

Univerzita Karlova  
Filozofická fakulta  
Katedra pedagogiky

Diplomová práce

Tereza Hendrychová

Výchovně vzdělávací programy pro řidiče a budoucí řidiče  
automobilů a motocyklů.

Education programs for drivers and riders of cars and  
motorcycles.

Praha 2010

Vedoucí práce: Doc. PhDr. Josef Valenta, CSc.

## Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů, literatury a dalších odborných zdrojů.

V Praze dne 29. 6. 2010

Tereza Hendrychová

.....

## Anotace

Diplomová práce je zaměřena na dopravně preventivní programy. Popisuje jejich současný stav v České republice a další opatření, která mají vést ke snížení počtu dopravních nehod a počtu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod. Empirická část je rozdělena na tři oddíly. První oddíl zachycuje názory řidičů na dopravně preventivní programy. Druhý oddíl odhaduje účinnost realizace těchto programů za pomoci statistiky dopravních nehod. Třetí oddíl porovnává názory řidičů na dopravně preventivní programy a jejich chování. V závěru empirické části čtenář nalezne shrnutí výsledků a doporučení pro dopravní prevenci.

## Abstract

The dissertation is focused on preventative traffic programs. It describes the present status in the Czech Republic and precautions which should lead to a lower number of accidents and deaths during traffic accidents. The empirical part is split into three parts. The first part covers drivers ideas about prevention programs. The second part compares the statistics of traffic accidents and the years when prevention programs were active. The last part compares the drivers ideas about preventiv programs and their behaviour. At the end of the empirical part readers can find the summary of results and recommendation for traffic prevention.

## Klíčová slova

Dopravně preventivní programy, dopravní výchova, dopravní politika, statistika dopravních nehod

## Keywords

Traffic education programs, traffic education, transport policy, statistics of traffic accident.

## Poděkování

V první řadě děkuji panu Doc. PhDr. Josefu Valentovi, CSc. za jeho odborné rady a cenné připomínky, které mi pomohly při zpracování dané problematiky. Dále děkuji PhDr. Martinu Kořánovi, CSc. za orientaci v odborné literatuře a ostatních zdrojích. Děkuji také Jiřímu Svátkovi, Lukáši Slabihoudkovi a Tomáši Hendrychovi za technickou podporu při zpracování výzkumné části a za cenné rady. V poslední řadě děkuji všem blízkým za psychickou podporu.

## Obsah

Téma, cíl a smysl práce .....	7
1. Prevence .....	9
2. Psychologické aspekty příčin dopravních nehod (agresivita řidičů, pozornost, napětí, únava).....	11
2.1 Agresivita .....	12
2.2 Pozornost.....	15
2.3 Napětí .....	16
2.4 Únava .....	17
3. Pravidla silničního provozu jako nástroj dopravní prevence a změny v zákonech v roce 2010 týkající se silničního provozu.....	20
3.1 Změny v pravidlech silničního provozu od roku 2006 .....	20
3.2 Nový trestní zákoník a změny v postihu řidičů od 1. ledna 2010 .....	23
3.3 Nový zákon č. 227/2009 Sb. ....	23
4. Dopravní politika české republiky na léta 2005 – 2013 .....	24
5. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.....	26
5.1 Prostředky a strategie BESIP .....	26
5.2 Strategie bezpečnosti silničního provozu ve srovnání se současným stavem ...	28
6. Bodový systém v ČR a v Německu .....	31
7. Dopravní výchova .....	35
7.1 Dopravní výchova a RVP.....	35
7.2 Komparativní výzkum dopravní výchovy ze zemí EU .....	38
7.3 Dopravní výchova a BESIP.....	43
7.4 Dopravní výchova a podmínky vyplývající ze silničního provozu.....	46
7.5 Požadavky na výchovu.....	47
7.6 Postoje k výchově.....	49
7.7 Účinnost výchovných akcí .....	50

7.8 Závěr.....	51
<b>8. Současné státní edukační programy v ČR.....</b>	<b>52</b>
8.1 The Action.....	52
8.2 BESIP Team.....	58
8.3 Bezpečná obec.....	60
8.4 Domluvme se! .....	63
8.5 Nemyslíš, zaplatíš! .....	64
8.6 Close to! .....	67
<b>9. Současné soukromé edukační programy v ČR.....</b>	<b>70</b>
9.1 Motoškola Most a Vysoké Mýto .....	70
9.2 Motoškola Brno .....	72
9.3 Škola smyku .....	74
<b>10. Vyhodnocení dotazníku.....</b>	<b>77</b>
<b>11. Vyhodnocení statistik dopravní nehodovosti .....</b>	<b>100</b>
<b>12. Šetření využívající pozorování a řízený rozhovor.....</b>	<b>110</b>
<b>13. Závěr empirické části a využití výsledků šetření .....</b>	<b>116</b>
Závěr.....	119
Zdroje .....	120
Příloha 1. Matice vyjadřující souhrn cílů dopravního vzdělávání.....	122
Příloha 2. Zahraniční preventivní programy .....	125
Příloha 3. Soubor 27 otázek z dotazníku + získaná data .....	132
Příloha 4. Záznamový arch k pozorování a řízenému rozhovoru.....	141

## **Téma, cíl a smysl diplomové práce**

Téma „Výchovně vzdělávací programy pro řidiče a budoucí řidiče automobilů a motocyklů“ jsem si zvolila kvůli mému ubývajícimu pocitu bezpečí na silnicích. A přestože současná společnost holduje rychlosti a zvyšování výkonu, nakonec automobil nebo motocykl řídí člověk a právě toho je třeba vychovávat a vzdělávat, pokud je to třeba. Dopravní prevence má v České republice bohatou tradici, v níž je záhodno pokračovat a rozšiřovat její možnosti.

Cílem této diplomové práce je zmapovat oblast dopravně preventivních programů v České republice a provést šetření zaměřené na zjištění názorů účastníků silničního provozu na dopravně preventivní programy a jejich vliv na chování řidičů. Dalším cílem je provést analýzu statistik nehodovosti v České republice a porovnat ji s realizací vybraných dopravně preventivních programů. Získáme tak pravděpodobný přehled o působnosti dopravně preventivních programů na počet dopravních nehod a usmrcených osob v důsledku dopravních nehod. Nakonec provedu šetření vycházející z pozorování řidičů za volantem a řízeného rozhovoru s cílem zjistit, zda jejich styl jízdy souvisí s jejich znalostmi a názory na dopravně preventivní programy. Na empirickou část diplomové práce použiji metody: dotazník, pozorování a řízený rozhovor.

Práce je rozdělena na teoretickou a empirickou část. V teoretické části se budu zabývat dopravní prevencí a psychologickými aspekty dopravních nehod. Dále pravidly silničního provozu a Národní strategií bezpečnosti silničního provozu, která zaštiťuje současnou dopravní politiku. V další teoretické části popíši současný stav bodového systému v ČR a porovnáám ho s německým bodovým systémem. Klíčová část teorie spočívá v popsání vybraných současných dopravně preventivních programů (státních i soukromých) a dopravní výchovy. V empirické části čtenář nalezne tři šetření vedoucí k cílům této diplomové práce. První šetření vychází z elektronického dotazníku, druhé ze statistik dopravních nehod a třetí z pozorování chování řidičů za volantem a následných řízených rozhovorů.

V závěru bude čtenáři zodpovězeno, zda se mi podařilo naplnit cíle této diplomové práce.

Použité zdroje jsou uvedeny v závěru práce. V teoretické části jsem použila literaturu od českých dopravních klasiků Doc. PhDr. Jiřího Štikara, CSc. a Prof. PhDr. Jiřího Hoskovce, CSc., dále materiály zpřístupněné klinickým a dopravním psychologem PhDr. Martinem Kořánem „Fit to Drive“ (Berlin 2006, Vienna 2007, Prague 2008) a prezentaci z 1. česko – slovenského pracovního semináře k bezpečnosti dopravy (Univerzita Palackého v Olomouci, 5. 2. 2009). Vybrané pojmy jsou vysvětleny pomocí Pedagogického slovníku (Průcha, Walterová, Mareš, 2003) a Psychologického slovníku (Hartl, Hartlová, 2004). Metody šetření jsou definovány podle literatury Základy empirického výzkumu pedagogických jevů (Pelikán, 2007). Z webových stránek byly použity následující:

- [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)
- [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)
- [www.drinksos.cz](http://www.drinksos.cz)
- [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)
- [www.motoskola.cz](http://www.motoskola.cz)
- [www.nadace-malina.cz](http://www.nadace-malina.cz)
- [www.novapraavidla.cz](http://www.novapraavidla.cz)
- [www.policie.cz](http://www.policie.cz)
- [www.rvp.cz](http://www.rvp.cz)
- [www.skolasmyku.cz](http://www.skolasmyku.cz)
- [www.stopnehodam.cz](http://www.stopnehodam.cz)



## 1.Kapitola

### **Prevence**

Pokud se má diplomová práce zabývat dopravně preventivními programy, musím vymezit pojem dopravní prevence. Prevence je systém opatření, která předcházejí určitých nežádoucím jevům. Nežádoucími jevy v dopravě chápeme dopravní nehody a konflikty v dopravě. Ztotožňuji se s definicí dopravní prevence podle Jaroslava Hořína<sup>1</sup>, která je publikována v textu knihy Psychologická prevence nehod (Štikar, Hoskovec, Šmolíková, 2006)

„Prevenci nehod v silničním provozu nelze podle Hořína (2001) v žádném případě zužovat pouze na rozšiřování informací, dopravní výchovu a výcvik určitých skupin účastníků silničního provozu. Výraz „prevence nehodovosti a dopravní výchova“ je nepřesný, neboť dopravní výchova je jedno ze součástí prevence nehodovosti. Jak prevenci nehodovosti definovat, aby tento výraz pokryl celou škálu činností, kterou má zahrnovat? Prevencí (předcházením) nehod v silničním provozu se obecně rozumí soubor takových opatření, která přímo či nepřímo působí na účastníky silničního provozu s cílem předejít jejich konfliktnímu chování v silničním provozu, které má ve většině případů za následek poškození zdraví nebo věcí. Preventivní působení má mnoho forem, mimo jiné: vytvoření kvalitní právní úpravy chování jednotlivých účastníků silničního provozu; vytváření bezpečného dopravního prostředí formou dopravně-inženýrských opatření; výchova a výcvik jednotlivých účastníků silničního provozu, včetně výcviku v autoškolách a zkoušek žadatelů o řidičská oprávnění; kvalitní legislativa, upravující technický stav vozidel a pozemních komunikací a kontrola jejího dodržování. Také represí je možno chápat preventivně.“<sup>2</sup>

Základním obecným pravidlem práce v oblasti bezpečnosti silničního provozu a prevence nehod je pravidlo „3E“ (Education, Enforcement, Engineering, tj. výchova, tvorba a prosazování práva a dopravního inženýrství). Někdy se toto pravidlo rozšiřuje na „4E“ o Evaluation (zhodnocení). Toto pravidlo vyjadřuje nutnost komplexního přístupu k danému problému

---

<sup>1</sup> odborný konzultant pro bezpečnost silničního provozu

<sup>2</sup> Psychologická prevence nehod, Štikar Jiří, Hoskovec Jiří, Šmolíková, str 89

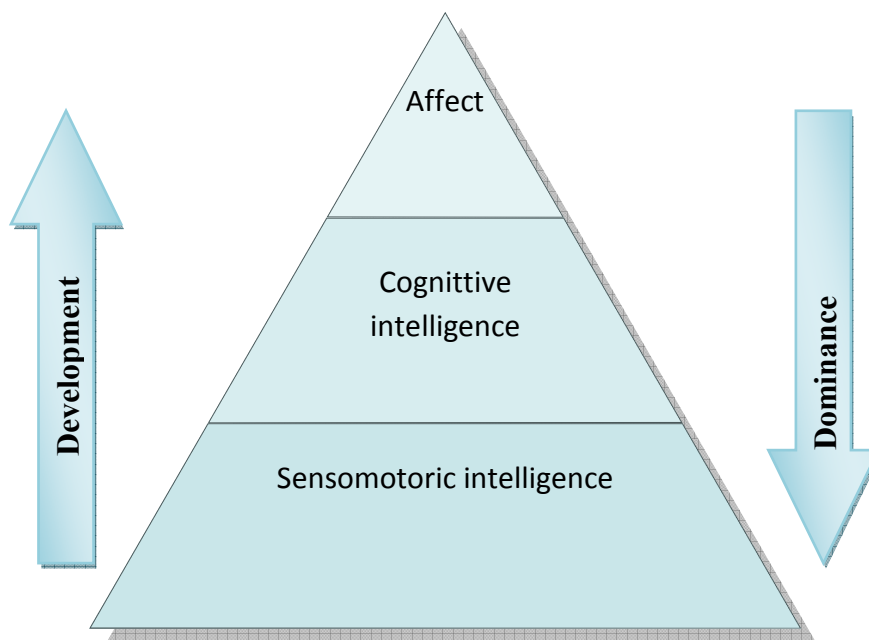
a nutnost spolupráce jednotlivých zúčastněných složek. Z hlediska prevence nehod je důležitá místní a regionální úroveň realizovaných opatření. Prevencí nehod v silničním provozu můžeme tedy rozumět různé věci a záleží jenom na odpovědných orgánech, jaký přístup k ní zvolí – zda ten, který přináší prokazatelné výsledky v počtu snížení silničních dopravních nehod za cenu přijatelných nákladů, nebo ten, který může na první pohled vypadat efektivně, ale jehož přínos je ve skutečnosti minimální (Hořín, 2001)<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Psychologická prevence nehod, Štikar Jiří, Hoskovec Jiří, Šmolíková, str 89

## **Psychologické aspekty příčin dopravních nehod** **(otázky agresivity řidičů, pozornost, napětí, únava)**

Než přejdu k psychologickým aspektům příčin dopravních nehod, seznámím čtenáře s tří-stupňovým modelem inteligence řidiče. Model je převzatý z článku „Solidarity in traffic – A look at the future and at a new paradigm of modification of driving behaviour“ (Bernd P. Rothenberger, Fit To Drive 2007).



1.Stupeň = Affect = emoční inteligence popisuje motivaci a kompetence být jednoho řidiče ve vztahu s druhými řidiči. Emočně orientovaný styl jízdy je založen na charakteru a morálce řidiče a je zakořeněn v jeho motivaci cítit odpovědnost za účastníky silničního provozu.

2.Stupeň = Cognittive intelligence = kognitivní inteligence v dopravě je schopnost porozumět dopravním předpisům, potřebám a motivům ostatních řidičů. Styl jízdy je založen na schopnosti porozumět právu a potřebám ostatních řidičů, nazývá se automobilová empatie (podle Jamese 2002).

3. Stupeň = Sensomotoric intelligence = senzomotorická inteligence je schopnost ovládat vozidlo v bdělosti a jistotě s ohledem na ostatní účastníky silničního provozu. Je důležité si uvědomit, že emoční inteligence dominuje nad kognitivní a senzomotorickou inteligencí. Ve vývoji člověka je senzomotorická fáze prvním stupněm inteligence.

Všimněme si právě prvního stupně, emoční inteligence, na který je třeba se soustředit v rámci dopravní prevence.

## **2.1 Agresivita**

Následující text je inspirován prezentací z přednášky na 1. česko-slovenském pracovním semináři k bezpečnosti dopravy na Univerzitě Palackého v Olomouci (5. 2. 2009). Téma Agresivita v dopravě – psychologický pohled prezentoval PhDr. Martin Kořán, CSc. působící jako klinický a dopravní psycholog v nemocnici na Homolce v Praze.

Nejprve si vyjasníme pojmy. Jsou to agresivita, agrese a frustrace. Při porovnání pojmu agresivita v pedagogickém a psychologickém slovníku a podle definice PhDr. Martina Kořána, CSc. dojdeme k následující definici. Agresivita je tendence k nepřátelskému, útočnému až destruktivnímu jednání vůči druhé osobě nebo okolí. Může se projevovat verbálně nebo útočným činem. Agresivita je dispozice osobnosti. U člověka je příčinou agresivity často frustrace, kterou v moderním světě zažívá běžně stále více lidí. S frustrací souvisí rys moderního světa, kterým je uspěchanost, tedy stihnout co nejvíce činností za co nejkratší dobu.

„Agresivita v dopravě je jen vrchol ledovce, agresivní jsou politici na minimálně verbální a gestikulační úrovni. A běžný občan to vidí a napodobuje.“<sup>4</sup>

Agrese znamená podle psychologického slovníku útočné či výbojné jednání, projev nepřátelství vůči určitému objektu, úmyslný útok na překážku, osobu, předmět stojící v cestě k uspokojení potřeby (reakce na frustraci). Agrese je tedy už vlastní jednání, kterým se člověk vyrovnává s určitými náročnými situacemi. Aktivně se snaží odstranit překážky, které brání v cestě uspokojení určité potřeby.

---

<sup>4</sup> Prezentováno PhDr. Martinem Kořánem, CSc. na přednášce 1. česko-slovenského pracovního semináře k bezpečnosti dopravy na Univerzitě Palackého v Olomouci (5. 2. 2009).

V civilizovaných zemích je agrese hodnocena převážně negativně, a proto je sankcionována.

Frustrace je psychický stav, který vzniká, pokud je jedinci znemožněno dosáhnout cíle, uspokojit důležité potřeby a zájmy, rozhodovat o svých záležitostech. V dopravě se obvykle setkáváme s oddálením uspokojení potřeby (např. dostat se brzy domů, do práce, vyzvednou včas děti ze školy) kvůli dopravní zácpě, zúžení vozovky či jiné překážce v dopravním provozu. Nastává konflikt na cestě k dosažení cíle a to může být příčinou agresivity.

Jak velká je agrese záleží na síle frustrované potřeby (např. jak moc potřebuji přijít na schůzku včas), velikosti překážky na cestě k cíli (např. kolona aut nebo pouze krátká objížďka?), počtu opakování téže frustrace (např. řidič stále potkává řidiče zbytečně brzdící provoz), hromadění frustrace různého druhu a na sociálním kontextu.

Agrese se fyziologicky projevuje tak, že se organismus připravuje na akci. Vyplavuje se adrenalin, který způsobuje stažení cév hladkého svalstva, vylučování potu a zrychlení srdeční frekvence. Adrenalin také způsobuje zvyšování hladiny krevního cukru a tím zvýšení krevního tlaku. Zrychluje se dýchání. Z lékařského pohledu mají fyziologické aspekty agrese negativní dopad na zdravotní stav.

V dopravě může frustrující situace a následně agrese vyvolat chování nepřizpůsobující se aktuální dopravní situaci s různě závažnými projevy. Agrese v dopravě se může projevit pouze myšlenkově, verbálně (nadávky, výhrůžky), destrukčními projevy (poškrábání laku, propíchnutí pneumatik), projevy fyzického násilí vůči ostatním řidičům (vytlačení ze silnice).

Patrné jsou dopady anonymity, kdy se řidič uvnitř vozidla cítí bezpečně. Je chráněn karosérií vozidla, tónovanými skly a špatně čitelnou SPZ. Pociťující anonymita nahrává potlačenému pocitu odpovědnosti za spáchané činy.

Agresivita za volantem se vůči ostatním řidičům projevuje tzv. „nalepením se“ na vozidlo před sebou, nadměrnou rychlostí, předjížděním v nebezpečných úsecích, gestikulováním, houkáním či problikáváním a pronásledováním. Pokud se dva řidiči dostanou do konfliktu, mohou být oba přesvědčeni, že právo je na jejich straně. Konflikt je pro agresivní řidiče pouhou záminkou. Podle PhDr. Martina Kořána, CSc. jde často o jedince trpící úzkostí, frustrací, s nedostatkem sebedůvěry, osobnostně nezralé a s poruchou socializace. Řízení

motorového vozidla u nich často slouží k regulaci pocitu sebevědomí a kompenzaci pocitu méněcennosti.

PhDr. Martin Kořán, CSc. doporučuje kromě výzkumů agresivního chování a následných opatření, zavést agresivní řízení do bodového systému. S tímto bodem naprosto souhlasím. Také z vyhodnocení elektronického dotazníků v empirické části vyplývá, že 77,2% dotazovaných vadí na silnicích agresivní řidiči, což je více než  $\frac{3}{4}$  respondentů<sup>5</sup>. 71,2% dotazovaných vidí postihování agrese a bezohlednosti jako nepřínosnější opatření pro zvýšení bezpečnosti v dopravě<sup>6</sup>. Otázkou zůstává, jak přesně agresivní řidiče trestat. PhDr. Martin Kořán, CSc. navrhuje pracovat individuálně s problémovými řidiči, což je ideální cesta. Jednalo by se o tzv. rehabilitační kurzy. Rehabilitační kurzy v současnosti probíhají v Německu a Rakousku. Rehabilitací, resp. doškolovacími kurzy se krátce zabývám v Příloze 2 Zahraniční dopravně preventivní programy (Rakousko a Německo) v závěrečném shrnutí.

Během psaní této diplomové práce média informovala o agresivním řidiči, který 22. března 2010 zavinil dopravní nehodu jednoho vozidla. Nehoda se stala na 24. kilometru dálnice D1 ve směru na Prahu a zaznamenala ji dálniční kamera. Agresivní řidič (40 let) ve vozidle Škoda Superb vytlačil z dálnice řidičku vozidla Mazda poté, co dokončila předjíždějící manévr kamionu. Agresivní řidič byl 7. 4. 2010 obviněn z pokusu o těžké ublížení na zdraví. Hrozí mu vězení od 5 do 12 let. Agresivní řidič je podle ČTK dobrovolným dopravním zpravodajem Zelené vlny Českého rozhlasu (ČRo). Zástupci rozhlasu řidiči 12. 4. 2010 pozastavili členství a od jeho chování se distancovali. Muž navíc dočasně přišel i o zaměstnání v pivovaru Prazdroj. Sled událostí po agresivním útoku řidiče vypovídá o tom, že naše společnost podobné incidenty naštěstí stále nepřijímá. V případech agresivních řidičů vidím výživné téma, které by mohlo být zpracováno v jiné diplomové práci.

---

<sup>5</sup> Otázka č. 24 z elektronického dotazníku (Příloha 3.)

<sup>6</sup> Otázka č. 27 z elektronického dotazníku (Příloha 3.)

## **2.2 Pozornost**<sup>7</sup>

Nevěnování dostatečné pozornosti řízení vozidla je nejčastější příčina dopravních nehod za rok 2009. Celkem 11.888 dopravních nehod bylo zaviněno právě nepozorností řidičů, což je 17,7% z nehod řidičů (za rok 2009 způsobili řidiči motorových vozidel celkem 67.222 dopravních nehod)<sup>8</sup>.

Nepozorný řidič může vidět nebezpečnou situaci, ale nemusí si ji uvědomovat. Na správném uvědomění situace se významně podílí předchozí zaměření a zkušenost.

Z mnoha podnětů vybírá řidič jenom některé. Při jízdě vyčleňujeme z prostoru některé předměty, které jsou potom vnímány s větší přesností než ostatní části celkového senzorického pole. Zaměřujeme se tedy pouze na vybrané předměty.

Nepozornost je u řidiče zpravidla pozornost obrácena jinam, než na dopravní situaci. Může být obrácena nejen k vnějším smyslovým podnětům (billboard s předvolební kampaní, žena v minisukni nebo dopravní nehoda), ale též k podnětům vnitřním (myšlenkovým, představovým a paměťovým, např. „Zamkl jsem dveře od bytu?“, „Jak vysvětlím pozdní příchod v práci?“). Rozhodně jde o nebezpečný jev. V dopravních statistikách zaujímá místo mezi jednou z nejčastějších příčin selhání řidičů a navíc patří k příčinám dopravních nehod s častým tragickým následkem. Ke snížení pozornosti dochází též při rozhovoru se spolujezdcem, nebo při provádění úkonů nesouvisejících s řízením.

Řidič musí umět rozdělovat svoji pozornost. To mu dovoluje, aby se věnoval vnímání několika podnětů a vykonával několik úkonů současně. Dále je velmi důležitý rozsah pozornosti, který je určen počtem jevů, jež dovedeme postřehnout současně nebo následně ve velmi krátkém časovém úseku.

Pozornost může narušit přílišné duševní napětí. To je patrné např. u začátečníků při prvních jízdách. Začátečník zaměřuje svou pozornost

---

<sup>7</sup> Pozornost je zaměřenost a soustředěnost duševní činnosti na určitý objekt nebo děj. HARTL, Pavel; HARTLOVÁ, Helena. *Psychologický slovník*. Praha : Portál, 2000. ISBN 80-7178-303-X. s. 445.

<sup>8</sup> Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2009. [www.policie.cz](http://www.policie.cz)

zprvu na ovládnutí vozidla a jednoduché úkony. Poté může sledovat dopravní značení a komplexně celý provoz.

Experimentálním výzkumem se potvrdila známá zkušenost, že poslech hudby má příznivý vliv na řízení v monotónních podmínkách. Při řízení v podmínkách, které byly málo náročné na rozhodování řidiče, byla jízda pod vlivem hudby plynulejší. V podmínkách náročných na rozhodování řidiče se při hudbě snížila rychlost jízdy. To lze vysvětlit přecházením pozornosti od dopravních situací k hudbě a zpět. V zátěžových podmínkách, kde je zejména kladen důraz na složitější rozhodování řidiče, je lepší si poslech odepřít. Z vlastní zkušenosti mohu říci, že si ztlumím hudbu pokaždé, když parkuji. Kromě skutečnosti, že lépe slyším motor a případné překážky při parkování, se lépe soustředím. Můj mozek si zkrátka ztlumení hudby vyžádá.

## **2.3 Napětí**

Aby se zlepšila znalost o tom, jak vlastnosti projížděného úseku ovlivňují řidiče, registrovaly se psychofyziologické reakce řidičů v průběhu řízení vozidla v různých situacích. Byl potvrzen předpoklad, že četnost dopravních nehod a zaznamenané psychofyziologické reakce mají úzký vztah. Další předpoklad, že náročnost projížděného úseku a četnost nehod spolu souvisejí, byl rovněž potvrzen. Dále byl prokázán vztah mezi náročností projížděných úseků a stupněm psychofyziologických reakcí.

Jednou z důležitých oblastí psychologického výzkumu řidičů je právě studium vlivu napětí či zátěže na vnímání při řízení vozidla. Týká se zátěže z přemíry podnětů, ale i naopak z jejich nedostatku. Tak např. největší výkyvy elektrofyziologických reakcí jsou způsobeny neočekávanými událostmi, k nimž dochází při velkých rychlostech. Hladina duševního napětí řidiče roste s náročností provozních podmínek. Elektrofyziologické reakce mohou rovněž odrážet konfliktní situace řidiče, ale i vlastnosti silnice a překážky na vozovce.

Při výzkumu připravenosti organismu (aktivační úrovně) řidičů pomocí nepřetržitých neurofyziologických měření se zjišťovaly změny mozkových akčních potenciálů (elektroencefalografie), změny elektrického kožního odporu (psychogalvanografie), frekvence očních pohybů, frekvence srdečního tepu.



Měřením se prokázalo, že při monotónní jízdě může dojít ke snížení aktivační úrovně již asi po půl hodině. Když podmínky jízdy nejsou monotónní, pak se v průběhu prvních dvou hodin aktivační úroveň zvyšuje, podobně jako je tomu při jiných činnostech.

Experimentální šetření u 600 zdravých řidičů prokázalo, že řízení vozu vystavuje systém krevního oběhu zátěži.

Ve většině případů je změna srdečního tepu (zvýšení a snížení) obecným projevem reakce na podněty. Odchylka od průměrného počtu tepů a její rozsah mohou být významné za různých podmínek a u různých řidičů.

Zkoušeni byli i řidiči „nervově labilní“.

Výsledky ukazují, že celková zátěž způsobená řízením motorového vozidla vyvolává významnou kardiovaskulární reakci. Frekvence srdečního tepu okamžitě reaguje na kritické a zátěžové situace. Rychlosti jízdy nepřiměřené dopravním situacím vedou ke značnému zvýšení frekvence tepů.

## **2.4 Únava**

Podléhá jí každý řidič, ať již začátečník, „sváteční jezdec“ nebo řidič z povolání. Pouze doba, kdy se únava dostaví, je u každého jiná. Řízení vozidla je práce, i když obvykle nevyžaduje nadměrné síly svalů. Převážně jde o duševní činnost a z ní vyplývající zátěž lidského organismu. Pouze zkušený řidič může v klidu řešit složité dopravní situace a obtíže vyplývající z náročného provozu bez velkého psychického a fyzického zatížení.

Zatím není podstata únavy plně osvětlena. Můžeme popsat pouze její příznaky. Projevuje se postupným ubýváním výkonnosti. Vzniká zejména nepřetržitým opakováním určité činnosti. U řidičů se při únavě objevují pocity bolesti v zádech, ospalosti, nudy, strnulosti těla, bolesti nohou, bolesti nebo pálení očí, popřípadě jejich zavírání, bolesti hlavy a pocity podrážděnosti. Výrazné projevy únavy se soustřeďují do oblasti očí. Je-li řidič již v takovém stadiu, že se snaží jet „na jedno oko“, musí okamžitě ukončit jízdu, jinak hrozí bezprostřední nebezpečí nehody. Automatismus zavírání obou očí najednou je totiž tak silný, že nepřipustí na dlouho, aby pouze jedno oko zůstalo otevřeno ve stavu značné únavy.

Doporučují se přestávky, tělesný pohyb a větrání vozidla. Černá káva, čaj nebo povzbuzující nápoje v menších dávkách jsou v pořádku.

Z hlediska bezpečnosti se doporučuje, aby výkon řidičů byl po prvních třech hodinách nepřetržitého řízení vozidla přerušen bezpečnostní přestávkou v trvání alespoň 15 min. Další výkon řidiče musí být přerušován přestávkami častěji, a to např. po čtvrté hodině nejméně 5 min., po páté hod. 10 min., po šesté hod. 15 min. přestávky. Toto je ovšem velmi hrubý návod. Řidič by měl zastavit co nejdříve, když si všimne, že u něho dochází k výraznému poklesu bdělosti, až k ospalosti. K tomu může dojít někdy velmi záhy (již v první hodině jízdy), zejména není-li řidič dostatečně vyspalý, nebo jestliže jede na velmi monotónní trase.

Je třeba si uvědomit, že úroveň bdělosti ovlivňuje u každého člověka nejen únava, ale též denní biorytmus. Pozornost je zpravidla menší v ranních hodinách. Pak se stupňuje k 10. až 11. hodině, po obědě je na čas rovněž menší (usnutí za volantem po obědě je častější než po 5. hodině ráno), a pak se opět zvyšuje ke konci pracovní doby. Při práci v noci bývá menší, avšak největší četnost usnutí za volantem je mezi 24. hodinou a 5. hodinou ranní. Vedle tohoto denního rytmu pozornosti (souběžného s rytmem nočního přeladění, rytmem tělesné teploty a jiných biologických funkcí) dochází k nepravidelným arytmiickým vpádům neúplného přeladění organismu z nočního (zotavovacího) na denní (činnostní). V těchto neúplných přeladěních nastává zvýšení počtu chybných výkonů, které v nebezpečných situacích mohou vést k vážným důsledkům.

Uvedené projevy biorytmu souvisejí se sociorytmem, tj. s rytmizací činnosti a odpočinku v sociálním kontextu. Záleží tedy na tom, jaký kdo má pracovní režim, ve vztahu k činnosti jiných lidí, zda je tento režim stálý, proměnlivý nebo náhle změněný. U žen se může projevit únava ve spojení s podrážděností výrazněji též vlivem menstruačního cyklu. K poklesu výkonnosti může docházet i u mužů následkem dlouhodobého biorytmu.

Na jízdu mají vliv i tělesné a duševní nemoci, také přechodné stavy. Přechodné emoce, z rodinných a jiných důvodů, absorbují pozornost. Byly zjištěny u řidičů, u nichž se nevyskytovaly prokazatelné nedostatky v osobnostních vlastnostech, ani jiné, které by mohly ovlivňovat řidičskou způsobilost. Byly zaznamenány vážné dopravní nehody u řidičů bezprostředně před jejich nástupem na dovolenou, bezprostředně po návratu z dovolené, v den

jejich jmenin po předešlé večerní oslavě, při jízdě s dítětem k lékaři, i při jízdě z návštěvy smrtelně nemocného otce. Tito řidiči si neuvědomovali výjimečnou a takto podmíněnou psychickou únavu, sníženou schopnost žádoucí koncentrace pozornosti při jízdě.

### 3. Kapitola

## **Pravidla silničního provozu jako nástroj dopravní prevence a změny v zákonech v roce 2010 týkající se silničního provozu**

Pravidla silničního provozu vnímáme jako součást opatření, která přispívají k tomu, abychom se na silnicích cítili bezpečně. Jsou to pravidla obecně zaštiťující vše, co se odehrává v silničním provozu, systém, podle kterého se mají řídit všichni účastníci silničního provozu. Pokud je systém porušen, může nebo nemusí dojít ke kolizi v silničním provozu. Jisté je, že nerespektováním pravidel silničního provozu musí logicky dojít k sankcím. V následujícím textu se budu zabývat situací v pravidlech silničního provozu po roce 2006. V roce 2006 nastaly určité změny v pravidlech silničního provozu a 1. července 2006 vstoupil v platnost bodový systém.

### **3.1 Změny v pravidlech silničního provozu od roku 2006**

#### **Celoroční svícení**

Novela zavedla povinnost celodenního a celoročního svícení. Do roku 2006 tato povinnost platila pouze v zimním období a končila dnem, kdy jsme se začínali řídit tzv. letním časem. V roce 2006 tato povinnost s ukončením tzv. zimního času (26. března 2006) byla ještě zrušena, ale od 1. července znovu zavedena.

Celoroční svícení i za dne přináší motoristovi řadu výhod. Především je protijedoucí vozidlo lépe vidět – to znamená, že řidiči dřív a včas zaznamenají vůz v protisměru. Řidič rovněž mnohem přesněji a rychleji odhadne vzdálenost a rychlost blížícího se vozu, snáz rozliší parkující a jedoucí vozidlo.

Zavedení celoročního povinného svícení podle zkušeností z jiných zemí velmi pravděpodobně sníží počet nejvážnějších nehod (čelní nárazy mimo obec, srážky při odbočování vlevo), u řady dalších se mohou zmírnit následky.

Na poklesu počtu obětí dopravních nehod v posledních dvou letech se povinné svícení v zimním období již projevilo.

Odborníci odhadují, že počet těžkých nehod s nejvážnějšími následky by mohl klesnout dokonce až o 10 až 15%. V našich podmínkách to může představovat až 100 zachráněných lidských životů.

### **Jízda pod vlivem alkoholu a drog**

Novelizace přinesla vyšší sankce za jízdu pod vlivem alkoholu a ostatních omamných látek (drogy, léky). Řízení pod vlivem alkoholu se stalo novým trestným činem. Strážníkům obecní policie je umožněno v případě podezření provést orientační dechovou zkoušku na ovlivnění alkoholem. Policista také může v určitých případech zadržet řidičský průkaz nebo i zabránit v další jízdě.

Řízení pod vlivem alkoholu (v tzv. „stavu vylučujícím způsobilost) se stalo novým trestným činem v trestním zákoně (konkrétně § 201 trestního zákona; v novém trestním zákoníku účinném od 1. ledna 2010 se jedná o § 274). Za tento trestný čin hrozí trest odnětí svobody až na jeden rok, peněžitý trest nebo zákaz činnosti. Vyšší trestní sazba – 6 měsíců až 3 roky nebo zákaz činnosti – hrozí recidivistům, řidičům hromadných dopravních prostředků nebo například těm, kteří pod vlivem alkoholu způsobí dopravní nehodu.

Na řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek (drog) samozřejmě pamatuje vysokými sazbami v rozpětí 3–7 bodů i bodový systém hodnocení řidičů.

Poslední novinkou v této oblasti je, že zákon č. 379/2005 Sb. umožňuje strážníkům obecní policie v případě podezření provést orientační dechovou zkoušku na ovlivnění alkoholem.

Řízení pod vlivem alkoholu patří mezi nejčastější příčiny ovlivnění řidiče motorového vozidla, které vede k dopravním nehodám, často s velmi závažnými důsledky. Jenom v roce 2005 zavinili řidiči motorových vozidel pod vlivem alkoholu celkem 8192 dopravních nehod, při kterých bylo 59 osob usmrceno. To je mnohonásobně více než případů, kdy byl řidič při jízdě například unaven.

Dopad alkoholu na řízení motorového vozidla je dostatečně známý – snižuje reakce řidiče, vyvolává únavu, snižuje jeho pozornost a často zvyšuje

i jeho agresivitu za volantem. Obdobný dopad na řízení motorového vozidla vyplývá ze zahraničních studií i v případě návykových látek.

### **Povinné dětské autosedačky na všech typech komunikací**

Pro zodpovědného motoristu novela vlastně nic nemění, protože užívá dětskou sedačku v duchu novelizovaného zákona již nyní. Tedy na všech kategoriích pozemních komunikací, jak je tomu ostatně ve většině evropských států. U nás dosud platila povinnost umístit dítě (menší než 150 cm, lehčí než 36 kg) do sedačky jen na dálnicích a rychlostních silnicích.

Poutáním dítěte, od malinka a bez výjimky pro cesty po městě, v něm vytváří návyk, který mu zůstane i v pozdějším věku, takže se posléze i jako řidič bude poutat zcela automaticky. Přispívá se tak k jeho celoživotní bezpečnosti. Samozřejmě za předpokladu, že dospělí jsou příkladem a vždy používají bezpečnostní pásy.

### **Telefonování za jízdy**

Řidič nesmí při jízdě vozidlem držet v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.

Různé průzkumy prokázaly, že telefonování za jízdy zvyšuje riziko nehody obdobně jako například alkohol. Riziko nehody stoupá na čtyřnásobek (!), přičemž nebezpečnější než samotné držení přístroje je ztráta pozornosti a koncentrace na jízdu. Reakce jsou pomalejší až o jednu a půl vteřiny, což představuje prodloužení brzdné dráhy o desítky metrů. Při nejvyšší dovolené rychlosti například na dálnici 130 km/h se takto prodlouží brzdná dráha až o 50 metrů! Nesoustředění řidiči podle zjištění psychologů přehlížejí značky a mnohdy nedají přednost v jízdě.

Pro rozsah této diplomové práce nejsou relevantní další důležité změny pravidel silničního provozu (povinné přilby pro cyklisty, předjíždění cyklistů, zastavení a stání, jízda v jízdních pruzích, jízda po kruhovém objezdu, jízda nákladních vozidel, zákaz používání antiradarů, průjezdný jízdní pruh na dálnicích při dopravní zácpě).

### **3.2 Nový trestní zákoník a změny v postihu řidičů od 1. ledna 2010**

Dnem 1. ledna 2010 nabyl účinnosti nový trestní zákoník (zákon č. 40/2009 Sb.), který přinesl řadu změn v oblasti postihu trestných činů, včetně trestných činů spáchaných v silničním provozu, kterými jsou:

1. Usmrcení z nedbalosti (§ 143)
2. Těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147)
3. Ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148)
4. Neposkytnutí pomoci (§ 150)
5. Neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (§ 151)
6. Obecné ohrožení z nedbalosti (§ 273)
7. Ohrožení pod vlivem návykové látky (§ 274)
8. Poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení z nedbalosti (§ 277)
9. Maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání (§ 337)
10. Padělání a pozměnění veřejné listiny (§ 348)

Nový zákoník přinesl celou řadu změn koncepční povahy, zavedl nové alternativní tresty, jako je domácí vězení, a zejména u závažných trestných činů s následkem na životě nebo zdraví zvýšil tresty. Současně bylo zavedeno staronové členění trestných činů na přečiny, jimž se rozumí všechny nedbalostní trestné činy a ty úmyslné trestné činy, na něž trestní zákon stanoví trest odnětí svobody s horní hranicí trestní sazby do pěti let, a zločiny, jimiž jsou všechny ostatní úmyslné trestné činy. Naopak nakonec nedošlo k původně schválenému snížení věkové hranice trestní odpovědnosti ze 14 na 15 let.

### **3.3 Nový zákon č. 227/2009 Sb.**

Dnem 1. července 2010 nabývá účinnosti zákon č. 227/2009 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o základních registrech. Byl jím mimo jiné novelizován také zákon o silničním provozu, avšak pouze v dílčích otázkách vedení centrálního registru řidičů Ministerstvem dopravy, nikoliv tedy v oblasti pravidel silničního provozu.

## **Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013**

Vláda na svém zasedání dne 13. července 2005 schválila Dopravní politiku České republiky pro léta 2005 – 2013. Dopravní politika komplexně zaštiťuje strategii dopravy v České republice. Z dokumentu jsem vybrala části relevantní k tématu bezpečnosti silničního provozu.

### **Zvýšení bezpečnosti dopravy**

Doprava ovlivňuje hospodářský vývoj státu a regionů, ale její negativní stránkou jsou nehody, které způsobují škody v oblasti životního prostředí a na zdraví a životech obyvatelstva.

Bezpečnost v dopravě má dvě roviny. První z nich je „Vnitřní bezpečnost“, což je bezpečnost dopravního provozu, vytváření podmínek pro snížení nehodovosti u všech druhů dopravy. Druhou rovinou je „Vnější bezpečnost“, což je ochrana proti terorismu, vandalismu nebo přírodním živlům.

Účastníci provozu na pozemních komunikacích zaviní 95% všech dopravních nehod. Špatný technický stav vozidel má na příčinách nehod nejvyšší podíl.

V dokumentu jsou vypsány snahy Dopravní politiky České republiky na zvýšení bezpečnosti dopravního provozu. Je to:

- Lidský činitel, úloha prevence, sankce
- Technická bezpečnost silnic
- Technický stav vozidel



## **Bezpečnost silniční dopravy**

### **Opatření v oblasti lidského činitele**

- Cílené a soustavné informování účastníků silničního provozu o stálém riziku silniční dopravy pomocí stávajících a budovaných informačních systémů veřejné správy.
- Zvýšení úrovně výchovy řidičů v autoškolách.
- Zvýšení úrovně sankce za řízení vozidla pod vlivem alkoholu a drog.
- Zvýšení počtu kontrol a zefektivnění vymahatelnosti pokut
- Vytvoření nového právního rámce pro zajištění dodržování pravidel silničního provozu, včetně bodového systému a zajištění vyšší vynutitelnosti práva v případě nerespektování pravidel silničního provozu.
- Věnování vysoké pozornosti vzdělání, prevenci a osvětě v oblasti bezpečnosti dopravy.

## **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu**

Dokument Národní strategie BESIP (dále jen Strategie) si klade za cíl snížit počet usmrčených v silničním provozu na polovinu, stejně jako ostatní členské státy, které se k témuž zavázaly v roce 2002.

Ze SWAT analýzy silničního provozu vyplývá, že kritická jsou následující místa:

- Nízké právní vědomí účastníků silničního provozu
- Nízká vymahatelnost práva
- Závažné následky nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí
- Závažné následky nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě
- Závažné následky nehod způsobených pod vlivem alkoholu
- Nízké používání prvků pasivní bezpečnosti
- Nebezpečný dopravní prostor především ve městech a v obcích

Opatření k dosažení cíle (snížení počtu usmrčených osob v silničním provozu) budou zejména směřována na lidského činitele. Nezbytné je zdokonalení a zvýšení účinnosti výchovy řidiče. Problémy nastávají v oblasti prosazování práva proti nedbalosti, nekázni, bezohlednosti až agresivitě řidičů, kterým chybí pocit zodpovědnosti za zdraví a životy vlastní i ostatních účastníků silničního provozu, stejně jako respekt k zákonům. Strategie uvádí, že řidiči v západních zemích jsou mnohem vyspělejší ve svém chování, tedy i ohleduplnější k sobě navzájem.

### **5.1 Prostředky Strategie BESIP**

#### **1. Snížení počtu nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí**

Předpokládaný cíl je snížení průměrné rychlosti v obci o 10km/hod, mimo obce rovněž o 10km/hod. Vlivem snížení rychlosti se očekává zachránění až 200 lidských životů v roce 2010 ve srovnání s rokem 2002. Jaká opatření nabízí strategie? Jsou to zejména cílený dohled policie, bodový systém a vhodné

medializování. Zacielení intenzivní mediální kampaně na podporu propagace a utvrzování odpovědného chování.

## 2. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě

Vlivem opatření proti nedání přednosti v jízdě se očekává zachránění 30 lidských životů v roce 2010 ve srovnání s rokem 2002. Opatření mají na jedné straně technický ráz (tj. zpřehlednění dopravního značení), na druhé straně jsou to opatření vyžadující změnu chování. Změna chování je dlouhodobým cílem, který bude podporován dopravní výchovou ve škole, v autoškolách, tedy výchovou k tzv. „džentlmenství“, ohleduplnosti a pozitivnímu chování.

## 3. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených pod vlivem alkoholu a jiných drog

Vlivem opatření proti jízdě pod vlivem se očekává zachránění 70 lidských životů v roce 2010 ve srovnání s rokem 2002. Největší důraz má být kladen na represivní činnost policie, zvýšení dohledů bude probíhat hlavně v nočních hodinách a o víkendech. Pomoci by měla o mediální kampaň zaměřená na alkohol a drogy.

## 4. Snížení závažnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů

Vlivem opatření proti nepoužívání zádržných systémů se očekává zachránění 90 lidských životů v roce 2010 ve srovnání s rokem 2002. Hlavním nástrojem jsou každoročně se opakující kampaně. Dalším kontrola policistů jako represivní složka.

## 5. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu

Vlivem opatření se očekává zachránění 160 lidských životů v roce 2010 ve srovnání s rokem 2002. Nástrojem bude hlavně působení škol. Na lokální úrovni je třeba upozorňovat chodce a cyklisty na nebezpečná místa.

## 6. Vytváření bezpečného dopravního prostoru

Vlivem opatření proti se očekává zachránění 700 lidských životů v roce 2010 ve srovnání s rokem 2002. Hlavním nástrojem je odstraňování nebezpečných míst, kde se odehrávají dopravní nehody.

## 7. Zlepšení opatření těsně po nehodě

Vlivem opatření se očekává zachránění 10 lidských životů v roce 2010 ve srovnání s rokem 2002. Opatření jsou směřována k výchově první pomoci. Využito by mělo být školských zařízení i sdělovacích prostředků.

**Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy.**

Největší význam má podle Strategie represivní úloha policie. Cílem represivního působení je zvýšení respektu všech účastníků vůči pravidlům silničního provozu, resp. vůči práci policie. Projednání přestupků musí být rychlé, jasné a trest musí být důrazný.

## **5.2 Strategie bezpečnosti silničního provozu ve srovnání se současným stavem**

Strategie zaštiťuje plán do roku 2010.

Při psaní této diplomové práce známe statistiky z roku 2009. Můžeme konstatovat, že za rok 2009 zemřelo 832 osob v důsledku dopravní nehody. Je to nejnižší počet usmrcených osob od roku 1990. Poprvé jsme se dostali pod hranici 900 osob od roku 1990. Nás zajímá (podle Strategie BESIP), jaký je vývoj počtu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod od roku 2002 do roku 2010. Zda se splní plán a na silnicích v roce 2010 zemře o polovinu osob méně než v roce 2002.

V roce 2002 zemřelo v důsledku dopravních nehod 1314 osob, v roce 2009 832 (63,3% z 1314). Tendence je tedy opravdu klesající.

Dále se zaměříme na Strategii z hlediska nejčastějších příčin dopravních nehod. Kvůli nepřiměřené rychlosti zemřelo v roce 2002 **643** osob, v roce 2009 to bylo **368** osob. Tedy o **275** osob méně (o 42,8%). Podle plánu se v roce 2010 předpokládalo přibližně **200** zachráněných životů.

Kvůli nesprávnému předjíždění zemřelo v roce 2002 **79** osob, v roce 2009 to bylo **31** osob. To je o **48** osob méně (o 60,8%).

Kvůli nedání přednosti v jízdě zemřelo v roce 2002 **197** osob, v roce 2009 to bylo **104** osob. To je o **93** osob méně (o 47,2%). Podle plánu mělo být zachráněno **30** lidských životů v roce 2010.

Kvůli nesprávnému způsobu jízdy zemřelo v roce 2002 **407** osob, v roce 2009 to bylo **252** osob. To je o **155** osob méně (o 38%).

Kvůli jízdě pod vlivem alkoholu zemřelo v roce 2002 odhadem (nelze přesně odečíst z grafu) **150** osob, v roce 2009 to bylo **106** osob. To je o **44** osob méně (o 29,3%). Podle plánu se v roce 2010 předpokládalo přibližně **70** zachráněných životů.

Podle těchto jednoduchých výpočtů můžeme konstatovat, že jsme na dobré cestě na snížení počtu usmrcených osob podle Strategie.

Ještě provedu přibližný odhad na rok 2010. V rámci této diplomové práce mohou zahrnout pouze statistiky dopravních nehod za leden až duben 2010.

Tabulka statistik počtu usmrcených osob; leden – duben 2009 a 2010.

	Leden (2009/2010)	Únor (2009/2010)	Březen (2009/2010)	Duben (2009/2010)
Nepřiměřená rychlost	35/20	28/9	19/17	28/14
Nesprávné předjíždění	1/1	2/2	5/2	2/4
Nedání přednosti v jízdě	10/5	7/8	7/5	8/5
Nesprávný způsob jízdy	27/7	14/12	14/20	18/27
Jízda pod vlivem alkoholu	2/2	3/2	2/0	5/12

Podle statistiky můžeme říci, že za první 4 měsíce za rok 2010 se :

- snížil počet usmrcených osob v důsledku nepřiměřené rychlosti
- snížil počet usmrcených osob v důsledku nesprávného předjíždění
- snížil počet usmrcených osob v důsledku nedání přednosti v jízdě
- snížil počet usmrcených osob v důsledku nesprávného způsobu jízdy
- zvýšil počet usmrcených osob v důsledku jízdy pod vlivem alkoholu

Tendence jsou tedy pozitivní, kromě poslední uvedené. Jízda pod vlivem alkoholu vede negativní trend v počtu usmrcených osob. Uvidíme na konci roku, jak dopadnou statistiky policie ČR.

## 6. Kapitola

### **Bodový systém v ČR a v Německu**

Bodový systém hodnocení řidičů je jedním z mnoha opatření ke snížení počtu a následků dopravních nehod v České republice do roku 2010, která jsou obsažena v rámcové Národní strategii bezpečnosti silničního provozu. Tu schválila vláda České republiky svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004. Zavedení bodového systému není ojedinělým opatřením; je součástí celého systému založeného na intervencích jak v oblasti lidského činitele, dopravního prostředí, tak i vozidel.

**Bodový systém hodnocení řidičů patří k osvědčeným opatřením, jejichž cílem je:**

- Formou odrazení předcházet porušování pravidel provozu na pozemních komunikacích, a to hrozbou ztráty řidičského oprávnění. Příklady ze zahraničí ukazují, že vytvoření systému odrazení (hrozby ztráty řidičského oprávnění) a jeho medializace vede k nutnosti nižší četnosti dozoru přímo v provozu na pozemních komunikacích. Již letný pohled do zahraničí, kde systémy bodového hodnocení řidičů existují již mnoho let (SRN, Velká Británie), ukazuje, že je četnost policejních kontrol přímo v provozu mnohem nižší než v České republice.
- Eliminovat ty řidiče, kteří se opakovaně dopouštějí závažných dopravních přestupků, a tím se stávají nebezpečnými při řízení motorového vozidla svému okolí.
- Vytvořit čitelný systém postihu přestupců, který je jednoznačně definovaný (konkrétní přestupek má přidělen konkrétní počet bodů); tím systém přispívá k eliminaci případné korupce.

**Bodový systém hodnocení řidičů je používán v současné době mimo jiné v následujících evropských státech:**

- Spolková republika Německo
- Francie (odečtový systém; tj. řidič má přidělenou sumu bodů, od které se za přestupky body odečítají až k dosažení 0. Poté přichází o řidičské oprávnění. Jedná se v Evropě o ojedinělý systém)
- Velká Británie
- Irsko
- Polsko
- Maďarsko
- Španělsko
- Itálie
- Rakousko
- Řecko
- Finsko
- Portugalsko



### Pravidla bodového systému

Řidič na základě dosažení horní hranice povoleného počtu bodů (12) přijde na rok o řidičský průkaz a před jeho získáním bude muset skládat opět zkoušku. Bodové konto ovlivňuje i roční doba bez přestupku, řidič tak sníží své konto čtyřmi body.



- Pokud se na řidičově kontě objeví 12 bodů, je mu odebrán řidičský průkaz
- Po roce bez bodového přestupku mu bude stav snížen o 4 body, po dalším roce znovu o 4 body
- Pokud neporuší předpisy tři roky, bude mít zaručeně čisté konto
- Pokud byl řidič potrestán zákazem řízení a má na svém kontě trestné body, lhůty pro odpočet mu začnou běžet až po skončení zákazu řízení
- Podmínkou pro vrácení řidičského oprávnění je doklad o přezkoušení z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel

### **Německý bodový systém**

Pro srovnání uvádím informace o německém bodovém systému.

Informace jsou čerpány z rozhovoru s dopravním psychologem Gerhardem Laubem (TÜV SÜD Life Service GmbH), který má bohaté zkušenosti s německým bodovým systémem. Rozhovor pořádalo AUTO.cz 2. listopadu 2006, tedy 4 měsíce po startu bodového systému v České republice.

Jak je to tedy s bodovým systémem ve Spolkové republice Německo? V květnu 1974 byl bodový systém v Německu zaveden poprvé a významně inovován v roce 1999. Důležitá část novely spočívala v tom, že řidičský průkaz je odebrán po dosažení 18 bodů. Dříve se při tomto stavu bodového konta teprve zkoumalo, zda bude řidičské oprávnění odebráno, či nikoliv. Nyní je zákon jasnější a tvrdší. Tento krok, který vše přitvrdil, byl ovšem paralelně doplněn tím, že řidičům bylo umožněno podílet se na odečítání bodů. Byly tak vyslány dva signály. Jedním je trest, druhým je možnost nápravy.

Když má člověk nasbíráno méně než osm bodů, může se dobrovolně přihlásit do kurzů. Jen za to, že byl připraven tuto sebeanalýzu provést, mu budou umazány čtyři body. Cena za kurz je 300 až 400 euro. Cena pro tuto část ještě není regulovaná státem.

Jakmile je řidič mezi 9 a 13 body, tak místní úřad doporučí, aby se nechal vyšetřit. Zase za neregulovanou cenu. Prostřednictvím tohoto dobrovolného kurzu si může hříšník odečíst už jen dva body.

Nasbírání-li někdo více než 14 bodů, je kurz povinný, a nebudou mu odebrány žádné body. Právě toto byla změna zavedená v roce 1999, kdy zákonodárci vložili

do zákona možnost v této fázi navštívit dopravního psychologa. Pokud se prokáže vyšetřením od psychologa, může si nakonec také nějaké body odmazat.

Jakmile máte na kontě 18 bodů, odeberou vám v Německu řidičský průkaz na 6 měsíců. Chcete-li jej pak zpět, musíte tak jako tak absolvovat medicínsko-psychologického vyšetření.

Nyní se dostáváme k otázce agresivních řidičů. Extrémní překročení rychlosti, nebezpečná vzdálenost před vozidlem, blikání na pomalejší vozidla. V Německu mají zkušenosti s tím, že hříšníci sami nejsou schopni uznat, že jejich konání je objektivně nebezpečné, což je velký rozdíl oproti těm, kteří jezdí třeba pod vlivem alkoholu. Ti bývají schopni to uznat. Myslím si, že přesně v tom tkví jádro věci – agresivní řidič není schopen uznat to, že je agresivní a není v právu.

Hlavní problém agresivních řidičů je v tom, že jejich sebejistota je velmi vysoká. Pokud se to skutečně vědecky analyzuje, dojdeme obvykle k závěru, že se řidiči velmi hrubě přeceňují. Právě tato relativně malá skupina způsobuje velmi mnoho nehod. Podle dopravního psychologa Gerharda Laube jsou to většinou muži mezi 18 a 40 lety, kteří mají velmi blízký emocionální vztah k automobilům. Na druhou stranu právě pro tyto lidi je 14 nebo více nasbíraných bodů největší hrozba. Fakt, že by mohli ztratit řidičský průkaz, může jejich chování ovlivnit. Právě to, že riziko je stále ve vzduchu a je blízko, dává do rukou psychologům poměrně silnou zbraň jak působit na řidiče. Takovéto terapie probíhají ve skupině, kde na sebe vzájemně působí stejně založení řidiči. Lze velmi dobře prokázat, že na silnici ve skutečnosti nejsou moc kompetentní a tak zdatní, jak si sami myslí.

Podle článku s dopravním psychologem Gerhardem Laubem můžeme říci, že Německo operuje se širokým aparátem, jak efektivně odmazávat body, a zároveň řidiče motivovat k činnosti a vlastní odpovědnosti za svůj bodový rejstřík. V České republice zatím nemáme ani řidičský průkaz na zkoušku ani doškolování řidičů při spáchání určitých deliktů. Doškolování řidičů (kondiční jízdy) u nás probíhá dobrovolně v rámci autoškol.

## 7. Kapitola

### **Dopravní výchova**

Při definování pole působnosti dopravní výchovy se přikláním k vymezení dopravními psychology Jiřího Štikara a Jiřího Hoskovce.

„Jako dopravní výchovu chápeme tu část pedagogické psychologie dopravy, která se zaměřuje na cílené ovlivňování chování všech účastníků dopravy. Přitom jsou opatření dopravní výchovy tím perspektivnější, čím více se mohou opírat o předchozí vlivy dopravní výchovy. Z toho vyplývá nutnost její kontinuity a její specifiky vzhledem k věku, zkušenosti a druhu účasti v dopravě.“<sup>9</sup>

#### **7.1 Dopravní výchova a RVP**

V současnosti není dopravní výchova zahrnuta do českého vzdělávacího systému jako samostatný předmět. Na webových stránkách RVP<sup>10</sup> se doc. RNDr. PhDr. Mojmir Stojan, CSc.<sup>11</sup> zabývá vzdělávacími institucemi, které ovlivňují člověka (dítě) v oblasti dopravní výchovy. Instituce a jejich vliv z oblasti dopravní výchovy jsou popsány v pořadí předškolní věk, mladší a starší školní věk a středoškoláci.

Předškolní zařízení jsou významnou institucí pro dopravní výchovu dětí. Hned po primárním vlivu rodiny mohou dětem poskytnout v přiměřeném rozsahu a v souladu s jejich vývojovou úrovní poučení o bezpečném pohybu při sportovních aktivitách, hrách s míčem, pěší chůzi i na dětských jízdních prostředcích (koloběžky, trojkolky apod.). Kde a v jaké podobě se dopravní výchova objevuje v RVP?

RVP pro předškolní vzdělávání se dotýká dopravní výchovy v několika tématech. Ve vzdělávací oblasti *Dítě a jeho tělo* najdeme dopravní tematiku ve vzdělávací nabídce pedagoga. Pedagog by měl nabízet „příležitosti a činnosti směřující k prevenci úrazů (hrozící při hrách, pohybových činnostech a dopravních situacích...)“<sup>12</sup>. Ve vzdělávací oblasti *Dítě a svět* by měl pedagog

---

<sup>9</sup> Štikar J., Hoskovec J., Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace, Praha, Karolinum, 1995.str 60

<sup>10</sup> [www.rvp.cz](http://www.rvp.cz)

<sup>11</sup> Mojmir Stojan je vedoucím katedry didaktických technologií a docent na katedře psychologie na Pedagogické fakultě MUNI

<sup>12</sup> RVP pro předškolní vzdělávání, str. 14

nabízet „poučení o možných nebezpečných situacích a dítěti dostupných způsobech, jak se chránit (dopravní situace, a další), využívání praktických ukázek varujících dítě před nebezpečím. Hry a aktivity na téma dopravy, cvičení bezpečného chování v dopravních situacích, kterých se dítě běžně účastní, praktický nácvik bezpečného chování v některých dalších situacích, které mohou nastat.“<sup>13</sup> Z RVP pro předškolní vzdělávání vyplývá, že dopravní výchova by měla být v předškolním věku prezentována formou hry. Právě hra je v předškolním věku nejefektivnějším nástrojem k předání informací a naučení základních dovedností. Z vývojové psychologie víme, že předškolní období dítěte je obdobím hry. Dítě si osvojuje pravidla, nacvičuje různé situace a role. Do takového způsobu hry lze zakomponovat nácvik bezpečného přecházení silnice nebo chování v dopravních prostředcích.

V mladším školním věku dominuje ve většině případů v dopravní výchově institucionální školní forma. Žáci v mladším školním věku se učí správnému chování v dopravě různými způsoby. Mohou se využít metody hraní rolí<sup>14</sup> nebo metody spočívající v otázkách, zaměřených na rozvoj strategického myšlení. Důležité místo v dopravní výchově v tomto věku zaujímá praktický, kvalifikovaně vedený cyklistický výcvik na dopravním hřišti i v reálných situacích silničního provozu. Ve vyšších ročnících základní školy se nabízí možnost vytežit pro dopravní výchovu každé vhodné učivo, transformované do dopravně-analogických příkladů. V 11 - 12 letech se v žácích probouzejí výrazněji pocity partnerství. Z vývojové psychologie víme, že se přibližně mezi 10. a 12. rokem dítě zařazuje do pohlavně homogenních skupin, ve kterých se vytváří silné vazby. Partnerství má v dopravě a při přípravě mladé generace na pozdější spoluvytvoření pozitivního dopravního klimatu velký význam. Je úkolem pedagoga využít tohoto vývojového stupně.

Dopravní výchova má i své místo v RVP ZV. Skrývá se pod vzdělávacím oborem *Člověk a jeho svět*. Ten je členěn do pěti tematických okruhů, z nichž jeden nese název *Místo, kde žijeme*. „V tematickém okruhu Místo, kde žijeme se žáci učí na základě poznávání nejbližšího okolí, vztahů a souvislostí

---

<sup>13</sup> RVP pro předškolní vzdělávání, str. 27

<sup>14</sup> Vyučovací metoda, která navozuje modelové sociální situace a vede žáky k tomu, aby v nich zastávali různé sociální role. Přijetí určité role a chování se v určité roli nutí žáky porozumět stanoviskům a prožitkům jiných lidí, vede je k alternativnímu řešení problémů, k hlubšímu chápání mezilidských vztahů a konfliktů. (viz. pedagogický slovník)

v něm chápat organizaci života v rodině, ve škole, v obci, ve společnosti. Učí se do tohoto každodenního života vstupovat s vlastní aktivitou a představami, hledat nové i zajímavé věci a bezpečně se v tomto světě pohybovat. Důraz je kladen na dopravní výchovu, praktické poznávání místních a regionálních skutečností a na utváření přímých zkušeností žáků. Různé činnosti a úkoly by měly přirozeným způsobem probudit v žácích kladný vztah k místu jejich bydliště, postupně rozvíjet jejich národní cítění a vztah k naší zemi.“<sup>15</sup>

Druhým okruhem, který se dotýká dopravní výchovy je tématický okruh *Člověk a jeho zdraví*. „V tématickém okruhu *Člověk a jeho zdraví* žáci poznávají především sebe na základě poznávání člověka jako živé bytosti, která má své biologické a fyziologické funkce a potřeby...Získávají základní poučení o zdraví a nemocech, o zdravotní prevenci i první pomoci a o bezpečném chování v různých životních situacích, včetně mimořádných událostí, které ohrožují zdraví jedinců i celých skupin obyvatel. Žáci si postupně uvědomují, jakou odpovědnost má každý člověk za své zdraví a bezpečnost i za zdraví jiných lidí. Žáci docházejí k poznání, že zdraví je nejcennější hodnota v životě člověka. Potřebné vědomosti a dovednosti získávají tím, že pozorují názorné pomůcky, sledují konkrétní situace, hrají určené role a řeší modelové situace.“<sup>16</sup>

Z výše uvedeného textu vyplývá, že na pedagogy základních škol je kladena velká zodpovědnost za kvalitní výuku, ve které se musí projevit dostatečná odborná znalost dopravní výchovy, schopnost srozumitelně předávat informace dané věkové skupině a ideálně být vzornými modelem v kontextu dopravní bezpečnosti. A právě proto má zásadní význam zajistit vhodné podmínky pro přípravu budoucích pedagogů již během studia. Je patrné, že žáci potřebují kompetentní a kvalifikované vedení dopravní výchovy (pro děti a mládež školního věku), tedy stejně kvalitní jako pro kterýkoliv jiný vzdělávací okruh nebo předmět. Žádoucí by bylo vytvořit samostatný předmět dopravní výchovy a tím zajistit dostatečnou odbornou přípravu pro budoucí povolání učitele. Student učitelství by se v tomto předmětu neměl naučit pouze odborné znalosti, ale hlavně by si osvojil dovednosti k vytváření dopravně preventivních pomůcek, přípravě prezentací a projektů na téma dopravní prevence. V neposlední řadě by měl být schopen předat základní dovednosti v poskytnutí před-lékařské první pomoci.

---

<sup>15</sup> RVP ZV, str. 37

<sup>16</sup> RVP ZV, str. 38

## **7.2 Komparativní výzkum dopravní výchovy ze zemí EU**

M. Stojan popisuje výstupy z komparativního výzkumu z rozvinutých zemí Evropské unie<sup>17</sup>, kterého se účastnilo 12 zemí Evropy (např. Holandsko, Rakousko, Německo, Švýcarsko, Itálie, Španělsko, Belgie, Dánsko, Francie, Finsko). Tyto evropské země vykazují stejnou míru rozvoje pozemní dopravy jako Česká republika. V rámci této diplomové práce se zaměřím na témata:

- a) Integrace učiva dopravní výchovy s jinými předměty
- b) Metody vedení
- c) Cíle a obsah
- d) V čem vidíme zdroje ze zahraničí jako inspirativní.

Ostatní témata, byť jsou zajímavá, nejsou relevantní k rozsahu této diplomové práce.

### **a) Integrace učiva dopravní výchovy s jinými předměty**

K tomuto šetření byly respondenty poskytnuty údaje pro věkové skupiny druhého stupně základní a středních škol. Ze získaných údajů vyplývá, že dopravní výchova pro žáky ve věku 11 - 15 let tvoří ve čtyřech zemích (33,3 %) samostatný předmět. Kromě toho je ve všech dvanácti zemích (100 %) integrována s jinými vyučovacími předměty. V Holandsku je vyučována buď formou samostatného předmětu, nebo začleněním do tzv. sociálních dovedností v rámci ostatního učiva. Rakousko uvádí důraz na dopravní výchovu pro věkové rozpětí 10 - 11 let ve škole základní a 15 - 16 let ve školách středních. Ve všech případech je výuka hlavně teoretická, realizovaná ve třídách. Pokud se kombinuje s praktickým výcvikem, bývá doplněna řešením simulovaných situací, a to v osmi zemích (66,6 %) a výcvikem v reálném provozu rovněž v osmi zemích (66,6 %). V České republice se dopravní výchova reálně vyučuje v předmětu Občanská výchova na základní škole.

---

<sup>17</sup> výzkumný projekt 1 F 44L/058/050 Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích - ALARM a výzkumný záměr MSM 0021622421 Škola a zdraví pro 21. století.

Pro mládež ve věku středních škol (16 - 18 let) je Dopravní výchova v devíti zemích (75 %) integrována s jinými vyučovacími předměty. V Rakousku má charakter samostatného nepovinného předmětu, určeného pro kategorii 15 - 16 let. V Dánsku je Dopravní výchova od 16 let nepovinná. V Holandsku a ve Španělsku je zahrnuta do speciálního výcviku v řízení mopedu. Také pro středoškolskou mládež je Dopravní výchova hlavně teoretická (v devíti z dvanácti šetřených zemí, tj. 75 %) probíhající v rámci výuky ve třídách. Výcvik bývá doplněn řešením simulovaných situací, jak uvádí sedm zemí (58,3 %), a tréninkem v reálných situacích - šest zemí (50 %).

### **b) Metody vedení**

Jako metody používané v dopravní výchově ve zkoumaných regionech byly vytipovány verbální prezentace, skupinová práce, dramatizace, simulace, pedagogické hry, diskuse, terénní výcvik v exteriéru školy i v reálném provozu. Výukové metody opírající se o prezentování teoretických informací jsou pro žáky ve věku 11 - 15 let používány v jedenácti z dvanácti vybraných zemí a v sedmi z nich (58 %) jsou používány dokonce nejčastěji. Z dalších vyučovacích metod jsou častěji zastoupeny:

- skupinová práce v osmi zemích (s výjimkou valonské části Belgie, Dánska, Finska a Švýcarska);
- dramatizace v sedmi zemích (s výjimkou Belgie, Dánska, Finska, Itálie a Švýcarska);
- diskuse v osmi zemích (s výjimkou Dánska, Finska, Německa a Švýcarska);
- výcvik v exteriéru školy, resp. na dopravním hřišti nebo v reálném provozu rovněž v osmi zemích (s výjimkou Belgie, Francie, Finska a Itálie).

Ve věkové skupině 16 - 18 let jsou nejčastěji používané metody založené na prezentaci teoretických informací. Tuto skutečnost připouští v jedenácti z vybraných zemí (91,6 %), za vůbec absolutně nejčastější ji označuje devět z nich (75 %).

Dalšími oblíbenými a často používanými metodami ve středoškolské skupině jsou:

- skupinová práce (s výjimkou valonské části Belgie, Dánska, Finska, Itálie a Švýcarska);
- dramatizace (kromě Belgie, Dánska, Finska, Itálie a Švýcarska);
- diskuse (s výjimkou Finska, Německa a Švýcarska);
- výcvik v exteriéru školy (s výjimkou Francie, Finska, Německa a Švýcarska);
- výcvik v reálném provozu (mimo Belgie, Dánsko, Finsko a Itálii).

Výše uvedené metody jsou používány v České republice také. Dovolila bych si odhadnout, že nejčastější metodou bude prezentace teoretických informací stejně tak jako v 11 vybraných evropských zemích.

### **c) Cíle a obsah**

Nejdůležitějším cílem na elementární úrovni dopravní výchovy je osvojení dopravních pravidel a značek, včetně jejich správné situační interpretace z pohledu chodců. V základech jsou trénovány dovednosti reagování, rozeznávání nebezpečných situací a rozvoj sluchových, zrakových a motorických schopností. Za velmi významný cíl navazující dopravní výchovy věkové skupiny žáků 11 - 14 let se v sedmi zemích (58,3 %) považuje cyklistický výcvik (který je v ČR také využíván), v pěti zemích (41,6 %) znalost a především správné pochopení významu dopravních pravidel a značek pro účastníky silničního provozu, zejména pro cyklisty. Rozeznání nebezpečných situací a správná reakce na ně (chování v reálných situacích) je tématem číslo jedna ve čtyřech hodnocených zemích (33,3 %). Udivuje, že v daných zemích je poměrně podceňován trénink sluchových, zrakových a motorických schopností žáků i znalost poskytovat před-lékařskou první pomoc zraněným, které dominují v cílech dopravní výchovy této věkové skupiny pouze v jedné nebo dvou zemích (8,3 %, resp. 16,6 %). V České republice je na externích spolupracovnících škol naučit poskytnout před-lékařskou první pomoc (Český kříž, BESIP Team, Dny zdraví). Žáci a studenti si mohou úkony prakticky vyzkoušet. Takové výcviky k dopravní výchově rozhodně patří.



Za téměř nejvýznamnější cíl a obsahové téma dopravní výchovy se považuje pro žáky věkové skupiny 16 - 18 let nácvik komunikativního chování a předvídatosti, schopnosti rozhodování a defenzivního chování v pěti zemích (41,6 %), pěstování a nácvik správného chování v nebezpečných situacích ve čtyřech zemích (33,3 %), výcvik v řízení mopedu nebo motocyklu, dopravní interakce, psychologické aspekty, alkohol a drogy, stejně jako cyklistický výcvik rovněž ve čtyřech zemích (33,3 %) a partnerské chování chodců v dopravě ve třech zemích (25 %). Mezi preferovanými cíli kupodivu figuruje ještě i tady cyklistický výcvik ve třetině případů, i když je možné, že je chápán jako doporučená forma sportu - cykloturistika a bicross. V České republice lze z hlavní téma ve skupině 16 – 18 let považovat alkohol a drogy.

#### **d) V čem vidíme zdroje ze zahraničí jako inspirativní**

- škola hraje na úrovni základního i středního vzdělávání pro dopravní výchovu populace základní roli;
- dopravní výchova, kvalifikovaně a dlouhodobě realizovaná v základních a středních školách, by se měla stát jedním z jejich principů výchovně-vzdělávacího úsilí;
- neodkladně by měly být vytvořeny ekonomické, materiální, personální a organizační podmínky pro kompetenci učitelů k vedení dopravní výchovy již při jejich základním studiu a finanční zázemí na náklady spojené s výukou a výcvikem v dopravní výchově na školách;
- v systému kvalifikace učitelů pro dopravní výchovu by měla být zajištěna možnost jejich vlastního pravidelného zdokonalování, aktualizování odborných znalostí a iniciování zájmu i zaujetí pro práci v tomto specifickém směru;
- tento postgraduální pedagogický růst by měl být akceptován v kariérním řádu;
- dopravní výchova na úrovni mateřských, základních a středních škol může být účinnou pouze tehdy, je-li součástí souboru povinného učiva (to neznamená povinného samostatného předmětu), teprve za těchto okolností se školy věnují dopravní výchově s plnou zodpovědností a vedou ji systematickým a progresivním způsobem;

- samozřejmou součástí působení učitelů by měla být také účinná osvěta rodičů a školní veřejnosti;
- rodiče totiž často podceňují svoji roli v dopravní výchově, i když ve skutečnosti působí jako příklad, který děti ve svém dopravním chování již od předškolního věku bezděčně napodobují;
- v některých zemích je dopravní výchova na školách organizována také využíváním policejních instruktorů, což se shoduje se situací u nás;
- doporučeníhodným zdokonalením úrovně této formy dopravní výchovy by bylo zavedení speciálního pedagogického studia těchto pracovníků policie a vyžadování jejich pedagogické způsobilosti alespoň na bakalářské úrovni;
- program dopravní výchovy by měl předepisovat alespoň minimální počet vyučovacích hodin;
- cíle dopravní výchovy jsou orientovány na osvojení dovedností a racionálně podmíněného chování;
- dosažení požadovaných stereotypů chování je výsledkem časově náročného opakování a procvičování, a proto žádné jednorázové kurzy a kampaňové formy dopravní výchovy nemohou k dosažení takových výsledků stačit;
- v programech dopravní výchovy by měl být kladen větší důraz na výcvik v reálných podmínkách a na výchovu k defenzivnímu chování v dopravním provozu.<sup>18</sup> S tímto bodem bych si dovolila nesouhlasit a apelovala bych na výchovu ke kooperativnímu chování v dopravním provozu.

Komparativní výzkum 12 zemí Evropské Unie přinesl nové srovnání stavu Dopravní výchovy mezi zeměmi. Výzkumné údaje samy o sobě nestačí. Doporučení a opatření musí být uplatněna v praxi, aby měl výzkum opravdu praktický význam.

---

<sup>18</sup> STOJAN, Mojmír. Metodický portál, Články: „Dopravní výchova předchází nehodám dětí“ [online]. 21. 06. 2007. [cit. 16. 03. 2010. ]. ISSN 1802-4785. Dostupný z WWW: <http://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/1443/DOPRAVNI-VYCHOVA-PREDCHAZI-NEHODAM-DETI.html>

### **7.3 Dopravní výchova a BESIP**

Současná situace Dopravní výchovy je popsána na webových stránkách BESIP<sup>19</sup>.

Cíle Dopravní výchovy v rámci BESIP jsou jasně formulovány:

- bezpečné chování dětí v silničním provozu
- předvídat rizika, správně vyhodnocovat situace a vhodně jednat
- získání a utváření návyků do budoucna
- naučit děti vážit si života a chránit jej
- získání pozitivního životního stylu na silnicích
- principy Dopravní výchovy v rámci BESIP, aneb musíme spolupracovat
- zapojení rodiny – usnadnění práce rodičů
- zapojení školy, obce
- spolupráce s obcemi, kraji, Policií ČR, Městskou policií a nevládními organizacemi
- odpovědnost medií
- provázanost, posloupnost, kontinuita
- maximální využití doby, kdy děti přebírají hodnoty, postoje, návyky
- u kategorií bez respektu k autoritám hledat účinné formy

#### **BESIP a předškolní věk**

Podle BESIP děti předškolního věku musí získat vědomosti a zkušenosti z oblasti dopravní výchovy k vytváření správných návyků, vztahů k okolí a k lidem. Ukázněnost, vztah ke zdraví, opatrnost jsou dalšími elementy, které přispívají k větší bezpečnosti dětí. Musí se rozvíjet vlastnosti, které ovlivňují reakci dětí při chování v určitých situacích (dopravních), tj. paměť, pozornost, soustředěnost, ukázněnost, ohleduplnost, vnímání i orientaci v prostoru a čase, vnímání nebezpečí. Výcvik je prospěšný jejich bezpečnému pobytu venku, zvláště v silničním provozu.

---

<sup>19</sup> Čerpáno z [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

BESIP akceptuje vývojové zvláštnosti předškolních dětí a nabízí aktivity formou her, zábavy, vycházek (pozorování) a soutěží. BESIP nabízí různé pomůcky, které přispívají k informovanosti o dopravní bezpečnosti. Jsou to například skládky, pexeso, omalovánky, motivační předměty (odrazky, reflexky), videokazeta (Malina), programy v TV (Kostičky-Moudronos, večerníčky), kniha pro děti a rodiče.

#### BESIP a 1. stupeň základních škol

Podle BESIP je pro děti 1. stupně základní školy společné téma bezpečná cesta do školy. V jednotlivých dovednostech to znamená chůzi po chodníku, využívání stezky pro cyklisty, bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu. Dále musí znát význam světelných signálů pro chodce, musí být schopné rozeznat nebezpečná místa, nebezpečná místa pro přecházení vozovky. Musí si osvojit návyk vidět a být viděn a chování za snížené viditelnosti. Musí ovládat základní dovednosti na kole, jízda na chodníku s rodiči, užívání cyklistické přilby. I v automobilu se musí chovat bezpečně, používat autosedačky a bezpečnostní pásy. Děti si musí osvojit zásady bezpečného chování v hromadné dopravě (nastupování, vystupování, chování při jízdě, chování na zastávce). Musí znát a umět rozeznat bezpečná místa pro hraní.

Ideální je využití kombinace her, pozorování a soutěžení v rámci RVP. BESIP nabízí produkty, které je možné k dopravní výchově využívat. Jsou to např. publikace pro děti, rodiče, učitele (slabikář, učebnice, metodické pomůcky), plakáty, samolepky, reflexní předměty, video. PC hry, testy, PC program, články v časopisech. Dále promo akce BESIP a využívání dopravních hřišť.

#### BESIP a 2. stupeň základních škol

Žáci 2. stupně základních škol si musí upevňovat zásady správného chování chodce a cyklisty. Nápomocná jim je výuka a výcvik pravidel silničního provozu pro cyklisty a prohlubování znalostí získaných na I. stupni ZŠ. Děti se musí naučit vážit si života a chránit jej (děti v tomto období procházejí etapou, kdy je potřeba nezávislosti a potvrzení jich samých vede k neuposlechnutí pravidel

a postupování zbytečných rizik). Naučit se být tolerantní a ohleduplní, mít pozitivní vztah k životnímu prostředí a přírodě. Musí umět zvládnout zásady poskytování první pomoci při úrazech.

Cílů je dosahováno prostřednictvím předmětů v rámci školského vzdělávacího programu, navazujícího na rámcový vzdělávací program, soutěžení, kampaní, medií pro mladé a populárních osobností.

### BESIP a mládež

Mládež musí chápat dopravní provoz jako řízený systém s právními předpisy a zákonnými ustanoveními, které umí zároveň uplatňovat. Musí si uvědomovat morální a právní odpovědnost chování a jednání každého účastníka silničního provozu a uvědoměle uplatňovat zásady účelného a bezpečného chování a jednání, aktivně přispívat k bezpečnosti provozu. Musí umět poskytnout a přivolat první pomoc při dopravní nehodě. Musí znát nebezpečné důsledky požívání alkoholu, některých léků a návykových látek a znát negativní vlivy dopravy na životní prostředí a znát způsoby jeho ochrany. Musí znát obecné zásady předcházení dopravních nehod. Musí naučit se bezpečně ovládat řízení malého motocyklu a uvědomit si odpovědnost za řízení motorového vozidla.

Způsob, jak lze dosáhnout těchto cílů jsou aktivní metody ve škole - dramatizace, simulace, skupinová práce a vzdělávací hry. Dále kampaně s angažovaností učitelů, soutěže, média pro mladé, produkty pro mladé a populární osobnosti. To jsou způsoby, jak přispět k větší bezpečnosti mládeže.

BESIP se snaží o spolupráci výše uvedených institucí. Co se týče ukazatelů, které by potvrdily dobrou práci prevence, existuje statistika zveřejněná BESIP v brožuře „Bezpečí dítěte v dopravě“ (vydalo Ministerstvo dopravy v Praze v roce 2008). Statistiky ukazují jeden pozitivní vývoj. Od roku 2003 do roku 2007, kdy došlo k důraznějšímu prosazování preventivních opatření u dětí cyklistů, došlo ke snížení zaviněných dopravních nehod z jejich strany o více než 40%. Ke snížení zaviněných nehod dětmi – chodci dochází také. Snížení je ale nižší než v předchozím případě, o necelých 30% (od roku 2003 do roku 2007). To jsou jasná čísla, která mluví o spolupráci dopravních preventivních programů pro děti, jejichž největší součástí je právě dopravní výchova.

## **7.4 Dopravní výchova a podmínky vyplývající ze silničního provozu**

V následujícím textu se budu zabývat dopravní výchovou a podmínkami, které vyplývají ze zvláštností silničního provozu.

„Důležitou cílovou skupinou pro dopravní výchovu mládeže jsou mladí řidiči jednostopých vozidel (kolo, moped, motocykl), jejichž chování v dopravě je dáno především tím, že mají jen nedostatečnou praxi, a současně i sklony k rychlé jízdě a riskování, jež jsou typické pro mladé lidi (Hebenstreit a kol., 1988), dopravní výchova této skupiny je zejména zaměřena na změnu postojů.“<sup>20</sup>

Podmínky, které vyplývají ze zvláštností silničního provozu, ve značné míře spolurozhodují o obsahu, rozsahu a formě dopravní výchovy. Tyto podmínky lze podle Trebsteina (1974) charakterizovat takto:

1. Každý člověk je určitým způsobem aktivním účastníkem dopravního provozu. To znamená, že se silničního provozu zúčastní současně osoby všech věkových skupin ve všech druzích účasti, a to jako aktivní, o svém bezprostředním chování zpravidla se sami rozhodující účastníci, i když v závislosti na daných podmínkách. Přitom se jednotlivá osoba účastní provozu rozdílným způsobem (chodec, cyklista, řidič motorového vozidla atd.)

2. Z bodu 1. a z určité volnosti charakterizující silniční provoz ve srovnání např. se železnicí vyplývá, že každý účastník provozu v podstatě sám rozhoduje, i když v závislosti na daných podmínkách, kde, kdy a jak se na silničním provozu účastní.

3. Vedle řidičů z povolání se podílí na silničním provozu velký počet individuálních účastníků provozu s velmi rozdílnou úrovní kvalifikace a velmi rozdílnými fyzickými a psychickými předpoklady.“<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Štikar Štikar J., Hoskovec J., Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace, Praha, Karolinum, 1995.str 60

<sup>21</sup> Štikar Štikar J., Hoskovec J., Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace, Praha, Karolinum, 1995.str 60

S Trebsteinovými podmínkami, které určují obrovskou variabilitu silničního provozu, souhlasím. O to lépe si můžeme uvědomit prvořadý význam systematické a diferencované vzdělávací a výchovné činnosti. Dopravní výchova musí zprostředkovat občanům všech věkových skupin potřebné znalosti a dovednosti (Klebensberg, 1982). Stoupající motorizace a hustota provozu tento požadavek ještě zdůrazňuje. Dopravní výchovu je třeba rozvíjet již záhy v dětském věku (Bongard a Winterfeld, 1977; Hüttenmoser a kol., 1982; Besip, 1986; Mandátová, 1987).

Rostoucí motorizace by mohla při nedostatečné výchově přímo podporovat u jednotlivých osob sobecké názory a způsoby chování (vlastnictví motorového vozidla jako symbol stavu, agresivní způsob jízdy zaměřený na „účinek“ a ne na ohleduplnost, vědomé nedodržování norem chování aj.)

Pokud chceme dosáhnout pozitivních cílů, je třeba určit konkrétní obsah a příslušné účelné formy a metody výchovy pro jednotlivé věkové skupiny. K naplnění takových cílů je potřeba koordinace všech zařízení sloužící dopravně-výchovné práci.

## **7.5 Požadavky na výchovu**

Inspirovala jsem se u dopravních psychologů Jiřího Štikara, Jiřího Hoskovce a Jany Šmolíkové (Praha 2006).

Je logické, že s postupem motorizace se nutně mění i způsob jízdy. Zdá se, že v počátcích tohoto rozvoje se řidiči starali víceméně každý jen o sebe. Později se zdůrazňovaly tzv. defenzivní způsoby řízení. V současnosti je vhodné rozvíjet prostřednictvím sociálního učení stále více kooperativní způsob jízdy. Právě styl jízdy byl součástí pozorování, které je více popsáno v kapitole 12. Rozlišovala jsem agresivní, defenzivní a kooperativní způsob jízdy.

Co rozumíme pod pojmem defenzivní způsob jízdy? „Základem defenzivního způsobu je obrana při neočekávaném a rizikovém jednání jiných řidičů. To vyžaduje celkem bdělost k tomu, že se něco neočekávaného stane a připravenost k úhybným manévřům.“<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Štikar J., Hoskovec J., Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace, Praha, Karolinum, 1995.str 60

„Kooperativní způsob jízdy obsahuje mnohem více. Je tu navíc iniciativa pomoci jiným ve zvládnutí obtížných situací. Někdy to znamená, že přibrzdíme, abychom poskytli více prostoru pro manévr jiného, anebo provedeme úkony, jež specificky nevyžadují dopravní předpisy, ale které pomohou k bezpečnému vyřešení situace. V mnoha případech projevem kooperativního způsobu je poskytnutí některých informací, které sice nejsou nezbytné, ale které přece mohou jinému řidiči pomoci.“<sup>23</sup>

„Dále je třeba zejména vytvářet kladný postoj účastníků dopravního provozu k požadavkům dopravní bezpečnosti a formovat jejich vůli jezdit bezpečně, rozvíjet schopnosti, znalosti a dovednosti řidičů tak, aby byly zárukou jízdy nejen technicky dobré, ale i bezpečné, získat trvalý zájem účastníků dopravního provozu o jejich vlastní zdraví a aktivizovat zájem účastníků dopravního provozu o zlepšování bezpečnostních podmínek (Hebenstreit a kol., 1988).“<sup>24</sup> Text je sice starý 22 let, ale stále aktuální. S rostoucí motorizací a následného houstnutí silničního provozu musíme trvat na vytváření kladných postojů řidičů k dopravní bezpečnosti.

I když vytvoříme příznivý technický stav v dopravě, tak nejsou splněny všechny podmínky, nezbytné ke snížení nehodovosti. Účastníci provozu musí chápat účelnost celého souboru opatření, která směřují k ochraně jejich zdraví a životů. Podle Štikara a Hoskovce (1994) zkušenost ukázala, že opatření pro ochranu zdraví jsou ve skutečnosti nezřídka odsouzena k neúspěchu pro nesprávné postoje těch, kteří jich mají použít. Naopak, jinde dosažený úspěch nebyl způsoben jen technickými a organizačními opatřeními, nýbrž byl ve značné míře podmíněn odstraněním příčin, závislých na řidičích samých. Proto je nezbytné zároveň s technickým rozvojem soustavně odstraňovat špatné návyky a zvyšovat úroveň vědomostí o bezpečnosti silničního provozu.

Jedním ze základních předpokladů úspěchu ve výchovné a propagační práci je ujasněný plán bezpečnostní výchovy. Bezpečnost na silnicích spadá v České republice pod Ministerstvo dopravy. Plán má vycházet ze statistiky a rozboru nehodovosti. Statistiky mají osvětlit, kde jsou hlavní zdroje a příčiny dopravních nehod, a tím posloužit k tomu, aby plán byl zaměřen na ty problémy a situace,

---

<sup>23</sup> Štikar J., Hoskovec J., Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace, Praha, Karolinum, 1995.str 60

<sup>24</sup> Štikar J., Hoskovec J., Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace, Praha, Karolinum, 1995.str 60



kteřé tvoří jádro úrazovosti. Tím máme dānu hlavní linii vřchovněho působení na delší období. Pak je třeba naplánovat sprāvně jednotlivé akce, a to z hlediska tematického, časového a personálního.

Pro ůspěch popularizace dopravní bezpečnosti je rozhodující obsahovā i formální (vřrazovā a estetickā) hodnota popularizačních prostředků a jejich sprāvně zařazení do systému dalších prostředků psychologického působení na ůčastníky dopravy. Populární jsou krátké filmy, reklamy a jiné ozvučené formy sdělení ůrčené pro širokou veřejnost.

## **7.6 Postoje k vřchově**

„Většina řidičů hodnotí sebe sama tak, že jsou nadprůměrně dobře schopni řídit. Způsobí-li nehodu, svádějí ji často na chybu jiných ůživatelů silnic a ne na vlastní chybné chování. Na propagaci bezpečného řízení pohlížejí jako na něco sprāvného a vhodného, avšak co je spíše ůrčeno všem ostatním řidičům a jich se to tedy celkem netýkā.

Dopravně bezpečnostní vřchovně akce jsou obyčejně zaměřeny na ovlivnění postoje k ůrčitému způsobu chování nebo možnosti chování. Na postoje a chování nelze však pohlížet jako na totožné. Někdo může ůplně souhlasit s prohlāšením o nevhodnosti ůrčitého způsobu chování (např. protože přináší riziko) a přesto sám jednat stejně nebezpečným způsobem. Může dojít i k opaku. Někdo nesouhlasí např. s některými dopravními předpisy, ale přece jen podle nich jedná.“<sup>25</sup>

„Postoje řidiče ovlivňují i jeho vnímání, rozhodování a jednání. Zjednodušují kontakt řidiče s prostředím a zajišťují ůrčitou jednotu jeho chování po dlouhou dobu. Postoje způsobují, že naše vnímání není nezbytně objektivní.“<sup>26</sup>

Typickým příkladem omezení pro řidiče je omezení rychlosti, konkrétně v obci na 50 km/hod. Záleží na postoji řidiče k reálným důvodům proč je v obci nutné dodržovat rychlost 50 km/hod. Pokud je řidičův postoj k dodržování rychlosti v obci negativní a projíždí obcí rychlostí např. 60 km/hod, jeho vnímání

---

<sup>25</sup> Štikar J., Hoskovec J., Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace, Praha, Karolinum, 1995. str 61

<sup>26</sup> Štikar J., Hoskovec J., Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace, Praha, Karolinum, 1995.str 61

případné brzdné dráhy může být méně objektivní než reálně delší než při rychlosti 50 km/hod.

„Abychom věděli, jak postoje změnit, musíme nejdříve poznat strukturu postojů skupiny osob, u níž má být změny dosaženo. K tomu je zapotřebí vědět, jaké jsou znalosti této skupiny o bezpečnosti silničního provozu a na čem jsou založeny. Nevěří-li se např. příliš v nahodilost či předurčenost nehod. Dále je třeba vědět, jakou úlohu hraje určitý postoj v chování řidiče (např. riskantní postoj k rychlé jízdě) a jaké potřeby jedince jsou při určitém postoji uspokojovány. Toto poznání nás pak vede k preventivním postupům, používajícím možnosti určitého náhradního uspokojení potřeb.“<sup>27</sup>

Na rozpoznání postojů a motivů jsou založeny preventivní dopravní kampaně (The Action, Nemyslíš, zaplatíš!, Domluvme-se!).

## **7.7 Účinnost výchovných akcí**

Efektivita vynaložených nákladů na různé dopravně bezpečnostní akce může být stanovena na 3 úrovních (parafrázováno z publikace Štikar, Hoskovec; 1995) :

1. Účinnost akce můžeme definovat jako funkci nákladů na akci a pozorovatelného chování (např. míra užívání bezpečnostních pásů). Je zapotřebí, aby náklady na akci byly dostatečně velké, aby bylo dosaženo měřitelné změny chování.

2. Účinnost akce můžeme definovat jako funkci změny závažnosti a četnosti nehod. Až při dosažení určitých nákladů můžeme např. očekávat pokles závažnosti nehod. Např. častější používání bezpečnostních pásů nebude mít pravděpodobně žádný vliv na četnost nehod, ale povede k poklesu závažnosti nehod.

---

<sup>27</sup> Štikar J., Hoskovec J., Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace, Praha, Karolinum, 1995.str 61

3. Účinnost každé bezpečnostní akce může být vyjádřena finančně a použitím ekonomických ekvivalentů nehod a zranění. Relativní účinnost pak může být měřena poměrem dosaženého bezpečnostního zisku k vynaloženým nákladům, nebo převýšením zisků nad náklady. Takovým způsobem lze stanovit optimálně účinnou akci.

## **7.8 Závěr**

Pokusila jsem se o nástin Dopravní výchovy v České republice. Z textu vyplývají následující informace. Dopravní výchova má v České republice určitou tradici. Důraz se kladl na cyklistické výcviky, které jsou v současné době také aktuální. Díky houstnutí provozu to ale nestačí. Je třeba více zapojit školy, rodiče a další organizace. Musíme si uvědomit, že si člověk vytváří návyky a vztah k dopravě již v útlém věku. Potřebujeme, aby si dítě osvojilo obecně bezpečné návyky. Ve změnách pravidel silničního provozu od roku 2006 stojí, že je povinností používat dětské autosedačky na všech typech komunikací. Je to jedno z opatření, které podle mého názoru má ohromný dopad do budoucna. Pro zodpovědného motoristu novela vlastně nic nezměnila, protože užíval dětskou sedačku v duchu novelizovaného zákona již před rokem 2006. Tedy na všech kategoriích pozemních komunikací, jak je tomu ostatně ve většině evropských států. U nás do roku 2006 platila povinnost umístit dítě (menší než 150 cm, lehčí než 36 kg) do sedačky jen na dálnicích a rychlostních silnicích. Poutání dítěte od malinka, bez výjimky pro cesty po městě, v něm vytváří návyk, který mu zůstane i v pozdějším věku, takže se posléze i jako řidič bude poutat zcela automaticky. Přispíváme tak k jeho celoživotní bezpečnosti. Rodič nebo kterýkoliv dospělý musí jít samozřejmě příkladně a poutat se bezpečnostním pásem také. Poutání se bezpečnostním pásem rozhodně není opatření, které by zamezilo počtu dopravních nehod. Ale je to opatření, které zamezí zranění a případně úmrtí dětí.

## **Současné státní edukační programy v České republice**

### 8.1 The Action

### 8.2 BESIP Team

### 8.3 Bezpečná obec

### 8.4 Domluvme se!

### 8.5 Nemyslíš, zaplatíš!

### 8.6 Close to!

## **8.1 The Action**

### **Co je The Action?**

„The Action je specifický emotivní projekt, zaměřený především na mladé a začínající řidiče. Cílem projektu je prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů. Boj proti rychlé nebo nezodpovědné jízdě a důraz na používání bezpečnostních pásů jsou dalšími sděleními, která působí na cílovou skupinu.“<sup>28</sup>

### **Kořeny The Action**

Projekt The Action byl přivezen z Holandska v roce 2004. Verze pro českou mládež byla konzultována s odborníky a následně upravena tak, aby odpovídala místním podmínkám.

### **The Action v ČR**

Pro Českou republiku je to první preventivní projekt, který se snaží emotivním způsobem zasáhnout stanovenou cílovou skupinu. Používá

---

<sup>28</sup> Čerpáno z <http://www.theaction.cz/>  
14.8.2008, Martin Gebauer, 4.3.2010

při tom moderních komunikačních prostředků, které jsou mladým lidem srozumitelné.

### **Cílová skupina**

The Action je zaměřen na mladé řidiče a budoucí mladé řidiče. Představení navštěvují žáci 9. ročníků základních škol a studenti středních škol.

### **Cíl**

Hlavním cílem je prevence užívání alkoholu a jiných omamných látek před řízením motorových vozidel a během něj, zejména ve vazbě na předchozí návštěvu diskoték a nočních klubů.

### **Obsah a forma**

Projekt formou představení začíná tanečním diskotékovým hitem. DJ za mixážním pultem uvádí program The Action, navozuje atmosféru diskotéky. Následně se na plátně objevuje sestřih dopravních nehod, následků, obětí apod. Poté na pódiu postupně vystoupí zástupci tří hlavních složek IZS (Integrovaného záchranného systému), které se podílí na likvidaci následků dopravních nehod (policisté, hasiči a zdravotničtí záchranáři). Každý zástupce přináší svůj příběh. Příběh o nejhorší dopravní nehodě, ke které byl přivolán. Posledním vystupujícím je mladá žena, která je na invalidním vozíku. Převypravuje den a situaci, po které zůstala na vozíku celý život. Celé představení je surově ukončeno stejně tak, jak surově byly výpovědi policisty, záchranáře, hasiče a oběti dopravní nehody. Žádné závěry, žádné poučování. Představení trvá cca 60 min.

## **Evaluace**

Evaluace proběhla v listopadu 2008 formou ankety pro 629 respondentů, kteří shlédli The Action v letech 2006 – 2008, z 29 středních škol v rámci celé ČR. Výsledky výzkumu nalezneme na webových stránkách The Action<sup>29</sup>.

### ***Základní poznatky<sup>30</sup>***

#### ***Názory na představení The Action***

- Diváky na představení The Action nejvíce zaujaly a zároveň na ně měly největší vliv skutečné příběhy, videa a fotografie z nehod a vyprávění osob z integrovaného záchranného systému.
- Oslovení studenti v podstatě jednohlasně přijali formu tohoto projektu, a i když jim byly prezentovány skutečně velmi drsné záběry z dopravních nehod, nemají větší námitky proti.
- Mohutnou podporu (94 %) mezi středoškolskými studenty má tvorba a organizování dalších podobných akcí. Intenzivnější volání po podobných projektech jako je The Action zaznívá o něco častěji od mladých žen než od mladých mužů.
- Středoškoláci hodnotí The Action velmi dobře. Průměrná školní známka udělená této multimediální akci je 1,50.

#### ***Ponaučení z The Action***

- Vliv The Action je, podle výsledků tohoto výzkumu, veliký. Téměř všichni oslovení studenti si díky tomuto projektu podle svých slov více uvědomují nebezpečí dopravních nehod a důsledky nezodpovědného chování řidičů.
- Tři ze čtyř oslovených studentů se domnívají, že zhlédnutí The Action bude mít trvalý vliv na jejich chování jako účastníků silničního provozu.

---

<sup>29</sup> [www.theaction.cz](http://www.theaction.cz)

<sup>30</sup> Čerpáno 4. 3. 2010 z webových stránek [www.theaction.cz](http://www.theaction.cz) v sekci The Action -> zprávy, informace.  
28. 12. 2008, Martin Gebauer.

- Tri čtvrtiny oslovených studentů si díky The Action uvědomují více důsledky nezodpovědného chování řidičů a zhlédnutí tohoto představení na ně podle jejich slov bude mít trvalý vliv.

- Pětina respondentů si díky The Action uvědomuje více důsledky nezodpovědného chování řidičů, ale zhlédnutí tohoto představení na ně podle jejich slov nebude mít trvalý vliv.

- Jen 6 % oslovených studentů nebylo podle jejich slov tímto projektem nijak ovlivněno.

- Trvalejší vliv The Action je patrný především u dívek: 81 % z nich si myslí, že tento projekt bude mít trvalý vliv na jejich chování jako účastnic silničního provozu. Chlapců, kteří zastávají stejný názor, je méně (66 %). Přesto se ale jedná o vysoké podíly úspěšně „zasažených“.

- Tři čtvrtiny středoškoláků, kteří již vlastní řidičské oprávnění, jsou díky zhlédnutí The Action podle svých slov opatrnější – změnili chování při řízení motorového vozidla. Čtvrtina dotázaných řidičů dokonce díky tomuto projektu zásadně změnila své chování.

- Účast na The Action ovlivnila směrem k opatrnosti o něco více dívky – řidičky než chlapce – řidiče.

### ***Mladí lidé jako účastníci silničního provozu***

- Tři čtvrtiny oslovených studentů – řidičů nemají dosud podle svých slov zkušenosti s alkoholem ani drogami nebo jinými omamnými látkami před nebo během samotného řízení.

- Alarmující je, že pětina mladých lidí s řidičským oprávněním již někdy řídila pod vlivem alkoholu (z nich každý druhý přiznal více než jednu zkušenost) a desetina řídila pod vlivem drog (přitom opět polovina z nich přiznala více než jednu zkušenost). Můžeme jen spekulovat, zda se přiznali opravdu všichni.

- 50 % oslovených mladých lidí už někdy jelo s řidičem, o kterém věděli, že před jízdou pil alkohol nebo požil nějaké drogy. Čtvrtina respondentů dokonce přiznala, že s takovým řidičem jela víckrát. Třetina respondentů navíc prohlásila, že by s takovým řidičem jela znovu.

- Mezi respondenty, kteří přiznali, že s řidičem, který před jízdou pil alkohol nebo požil nějaké omamné látky, vědomě víckrát jeli, jsou o něco častěji

mladí muži, respondenti starší 19 let, osoby, které samy vlastní řidičské oprávnění, a také ti, kteří byli účastníky dvou a více dopravních nehod.

- Případné další zkušenosti s jízdou s řidičem, který před jízdou pil nebo požil nějaké drogy, by se nebránili ti, kteří již s nezodpovědnými řidiči mají bohaté zkušenosti a cestovali s nimi víckrát. Respondenti, kteří takto cestovali jen jednou, by naopak další podobnou jízdu nejspíše nezopakovali (85 % z nich).

### ***Hodnocení The Action vybranými typy respondentů***

- Vliv The Action na mladé lidi je a bude výrazný. Ponaučení z něj si vzala velká část diváků, především však takoví studenti, kteří vědomě pravidla a zákony neporušují a chovají se zodpovědně.

- Existuje však určitá skupina mladých lidí, kteří tato pravidla vědomě porušují (někdy i opakovaně) – mají např. zkušenost s řízením motorového vozidla pod vlivem alkoholu či drog, opakovaně jezdí s řidičem, o kterém ví, že před jízdou pil alkohol a jel by s ním znovu. Na tuto skupinu mladých lidí (i když není naštěstí nijak velká) projekt The Action zapůsobil také, ale v mnohem menší míře (krátkodobější vliv, bez většího ponaučení).

- Relativně horší známky udělovali představení studenti, kteří si ani po zhlédnutí tohoto projektu neuvědomují více nebezpečí dopravních nehod a zároveň předpokládají, že na jejich chování nebude mít The Action trvalý vliv (průměrná známka 2,33). Dále pak o něco hůře hodnotí toto představení studenti, kteří již někdy zavinili dopravní nehodu nebo se stali její obětí (průměrná známka 1,78), a respondenti, kteří někdy už jeli s nezodpovědným řidičem a jeli by s ním znovu (průměrná známka 1,83).

- Naopak lepší známky udělovali o něco častěji studenti, kteří si díky The Action uvědomují více nebezpečí dopravních nehod a deklarují, že na jejich chování bude mít toto představení trvalý vliv (průměrná známka 1,34), dále pak respondenti, jejichž příbuzný či známý se stal v posledních letech obětí vážné dopravní nehody (průměrná známka 1,39) a také ti studenti, kteří mají osobní zkušenost s jízdou s nezodpovědným řidičem, ale znovu by s ním nejeli (průměrná známka 1,37).



### Osobní zkušenost

Osobně jsem projekt The Action shlédla 20. 4. 2009 a 17. 3. 2010 v Kulturním domě Ládví v Praze. Byl to pro mě nezapomenutelný zážitek právě pro svou syrovost. Ostatní diváci nerušili vystoupení, nasávali výpovědi a prezentace dopravních nehod. Někteří odcházeli bez úsměvu, jiní s kapesníky. Myslím si, že představení je nastaveno tak tvrdě, že většinu lidí emočně zasáhne. Podle výše uvedené evaluace projektu The Action můžeme říci, že projekt zasáhl studenty, kteří vědomě zákony neporušují a chovají se zodpovědně. Na skupinu, která se charakterizuje tím, že někdy řídila pod vlivem alkoholu a drog nebo se nechovala zodpovědně v tom smyslu, že sedla do vozidla s někým, kdo byl pod vlivem, se projektu daří zapůsobit také, ale pouze krátkodobě a bez ponaučení. Zůstává otázkou, jak na takovéto skupiny působit tak, aby byl účinek projektu vyšší. Zde mě napadá téma odpovědnosti za sebe a druhé, jako jedno z témat patřící do osobnostní a sociální výchovy (tematický okruh morální rozvoj).

## **8.2 BESIP Team**

Projekt BESIP Team začal v roce 2006.

### **Cílová skupina**

Potenciální a přímí účastníci silničního provozu po celé České republice.

### **Cíl**

Cílem je „...preventivně působit v oblasti bezpečnosti silničního provozu mezi potenciálními a přímými účastníky silničního provozu.“<sup>31</sup> Konkrétně, aby si účastníci silničního provozu například vyzkoušeli náraz v simulátoru do pevné překážky rychlostí 30km/hod., a tak si lépe uvědomili smysl používání bezpečnostních pásu a dětských autosedaček.

### **Obsah a forma**

Akce BESIP Teamu se odehrávají v terénu, tedy přímo v silničním provozu. „Aby BESIP Team mohl své návštěvníky motivovat k odpovědnějšímu a ohleduplnějšímu chování na našich silnicích, musí je nejprve upoutat a pobavit. Proto při svých akcích využívá přitažlivou hudbu i nápadité moderátorské vstupy. O pohodlí návštěvníků se starají proškolené hostesky a s jakýmkoliv speciálním dotazem pomohou odborní technici.“<sup>32</sup>

### **Mezi základní kameny BESIP Teamu patří:**

- Mobilní výstavní systém
- Speciální filmy o bezpečnosti silničního provozu
- Simulátor nárazu
- Řidičský trenažér - osobní automobil
- Řidičský trenažér - motocykl
- Propagační a výukové materiály
- Dětské autosedačky

---

<sup>31</sup> <http://www.ibesip.cz/Kampane-projekty/BESIP-Team>  
7.3.2010; 17.6.2009

<sup>32</sup> <http://www.besipteam.cz/default.aspx?id=114&ido=135&sh=444034200>  
7.3.2010; 10.9.2009, Zuzana Ambrožová

- Moderovaný ucelený blok informací
- Proškolený team

### **Témata BESIP Teamu**

Jednotlivá témata jsou představována moderátory BESIP Teamu. Sluchový vjem je podporován vizuálními informacemi ze stěn plazmových obrazovek a z informačních panelů. Většina témat je zpracována ve formě tiskovin a ty jsou na akcích BESIP Teamu rozdávány.

- Rychlost
- Bezpečná vzdálenost
- Viditelnost
- Alkohol
- Bezpečnostní pásy
- Dětské zádržné systémy
- Chodci
- Děti
- Cyklisté
- Motocyklisté
- Profesionální řidiči
- Podpora dodržování pravidel silničního provozu

Velkou výhodu projektu BESIP Teamu vidím v osobním zážitku účastníků. Díky prožití simulovaných situací se účastníci posouvají dále než při pasivním náslechu bezpečnostních pravidel.

### **Osobní zkušenost**

BESIP Team jsem viděla v akci na Motocyklu 2010 (Výstaviště Praha, Holešovice). Zaujal mě motocyklový trenažér, který simuloval jízdu po městě. Podle mého názoru trenažér neodpovídal reálné řidičské situaci, protože zorné pole řidiče bylo příliš úzké. Stalo se tedy například, že byl motocykl nabourán z vedlejší silnice, na kterou ale nebylo vidět. Na druhou stranu se na monitoru odehrával provoz podobný reálnému silničnímu provozu, pokud byl v zorném poli.

### **8.3 Bezpečná obec**

Projekt Bezpečná obec vznikl v důsledku vysokého procenta nehodovosti stávající se právě v obcích (až 70% všech dopravních nehod<sup>33</sup>).

#### **Cílová skupina**

Všichni účastníci silničního provozu v obci (řidiči motorových vozidel, cyklisté, chodci, děti).

#### **Cíle**

- zvýšení bezpečnosti silničního provozu v obcích, snížení počtu mrtvých a zraněných
- informovat odpovědné osoby v obcích o stavu bezpečnosti silničního provozu v obcích a možnostech jejího zvýšení
- zpřístupnit obcím informace o možných řešeních v oblasti BESIP
- vzbudit zájem obcí o problematiku bezpečnosti silničního provozu
- podpořit a pomoci při koordinaci spolupráce obcí v oblasti BESIP<sup>34</sup>

#### **Obsah a forma**

Projekt Bezpečná obec má za cíl komplexně pokrývat dopravní prevenci v obci. Komplexní zaměření začíná dopravní výchovou, pokračuje dopravním zkvalitňováním a dále až k možnostem financování úprav infrastruktury.

Podívejme se na projekt Bezpečná obec z pohledu dopravní výchovy. Projekt se spolupodílí na praktické dopravní výchově na dopravních hřištích, spolupracuje s MŠ a DDM, ve kterých organizují dopravní činnost a mnoho dalších aktivit.

---

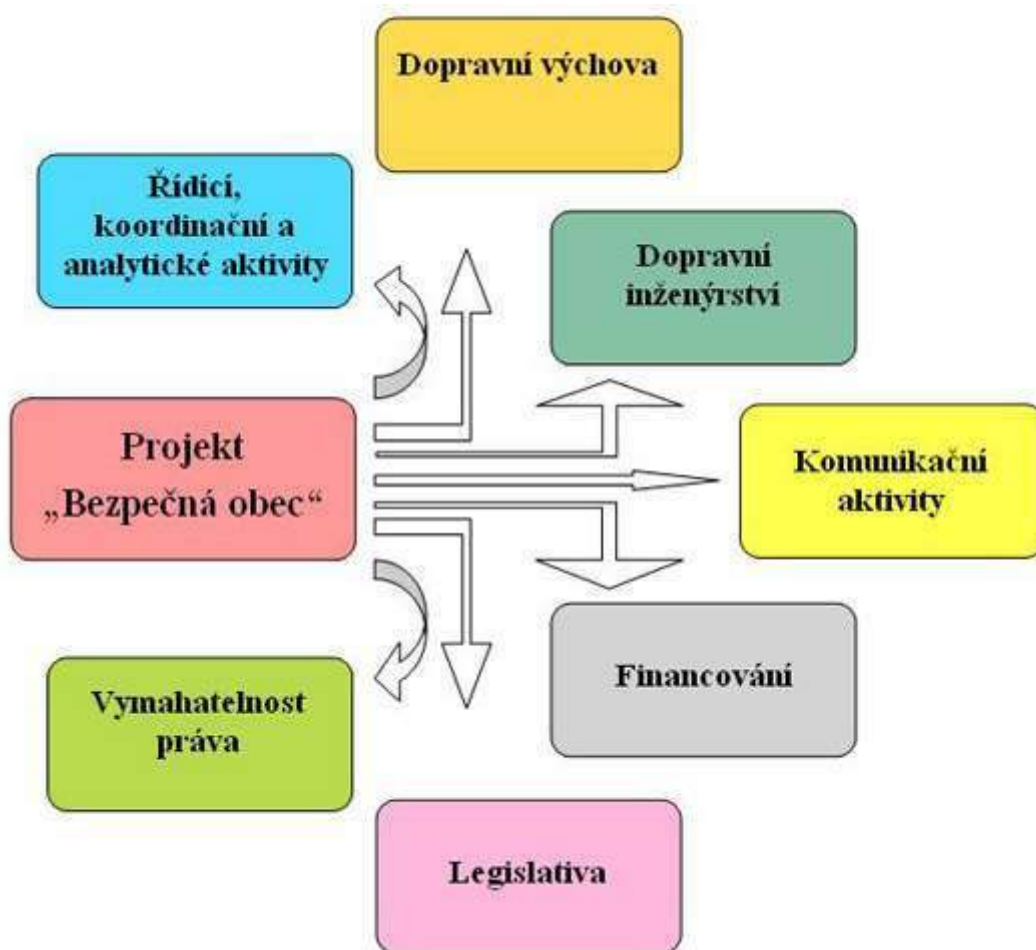
<sup>33</sup> Z celkového počtu usmrcených při dopravních nehodách připadá 37% usmrcených na nehody v obci. Celých 50% těžce zraněných a 60% lehce zraněných je zapříčiněno nehodami v obci.

<http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Zakladni-informace-o-projektu>

7.3.2010; 16.4.2009

<sup>34</sup> <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Zakladni-informace-o-projektu>

7.3.2010, 16.4.2009



Řídící, koordinační a analytické aktivity: Z pozice Krajů, měst i obcí je nutná koordinace jednotlivých subjektů zapojených do řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu.

Dopravní výchova: Obce mohou velmi pomoci rozvoji dopravní výchovy, ať už výukou na školách, které zřizují (mateřské, základní) resp. sídlí na jejich území (střední školy) nebo podporou různých aktivit, jako jsou dětská dopravní hřiště, soutěže, zapojování dětí do řešení místní bezpečnosti apod.

Dopravní inženýrství: Týká se křižovatek, železničních přejezdů, nebezpečných zatáček, nebezpečných klesání, zeleně či objektů bránících v rozhledu, šířkového uspořádání komunikace, příčného a podélného sklonu

<sup>35</sup> <http://www.ibesip.cz/Bezpecna-obec/Zakladni-informace-o-projektu>  
7.3.2010; 16.4.2009

vozovky, přechodů pro chodce, dopravního značení, stezek pro cyklisty atd. Cílem je takovéto nebezpečné úseky nejprve nalézt.

**Komunikační aktivity:** Informování veřejnosti prostřednictvím sdělovacích prostředků a formou kampaní poté může přispět k větší akceptaci daného opatření jak širokou veřejností, tak i politiky na úrovni místní samosprávy. To vše může přispět k zefektivnění celého rozhodovacího procesu.

**Financování:** Projekty a další aktivity v oblasti dopravní prevence lze financovat z různých zdrojů (rozpočet obce, sponzorské dary, EU fondy)

**Legislativa:** Legislativní rámec problematiky bezpečnosti silničního provozu se dotýká zejména těchto zákonných norem: Zákon 361/2001 Sb.<sup>36</sup>, zákon č. 411/2005 Sb.<sup>37</sup>, zákon č. 13/1997 Sb.<sup>38</sup>, atd.

**Vymahatelnost práva:** Správní řízení a Policie ČR.

---

<sup>36</sup> Vyhláška č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě

<sup>37</sup> Od 1. července 2006 nabyl účinnosti zákon č. 411/2005 Sb., o silničním provozu, který novelizuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

<sup>38</sup> 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích

## **8.4 Domluvme se!**

Motto kampaně: „Jedete za zábavou?“ „Domluvte se předem, kdo bude řídit na cestě domů!“

Projekt Domluvme se! je podporován Evropskou Unií. Evropská rada pro bezpečnost dopravy vyšla ze statistiky, že alkohol za volantem ročně zabíjí 10 000 občanů Evropské Unie. Česká republika sice nepatří k nejhorším v této oblasti v Evropské Unii, ale přesto mladí řidiči osobních automobilů zaviní ročně v ČR pod vlivem alkoholu přibližně 13% dopravních nehod a alkohol za volantem je u této skupiny řidičů příčinou zhruba 12% všech usmrcení při jimi zaviněných dopravních nehodách.

### **Cílová skupina**

Projekt Domluvme se! je zaměřen na mladé řidiče.

### **Cíl**

#### **Primární cíle**

Přimět mladé lidi jedoucí za zábavou, aby se předem domluvili, kdo z nich ten večer nebude pít alkoholické nápoje a bezpečně odveze ostatní domů.

#### **Sekundární cíle**

Upozornit na nebezpečí spolujízdy s řidičem, který je pod vlivem alkoholu.

### **Obsah a forma**

Jelikož je kampaň Domluvme se! zaměřena na mladé řidiče, používá nástroje, které mladé řidiče mohou oslovit. Kampaň je podporována hudebními skupinami Chinaski a Divokej Bill.

## **8.5 Nemyslíš, zaplatíš!**

Ministerstvem dopravy bylo vyhlášeno výběrové řízení na komunikační kampaň pro období 1. 10. 2008 - 31. 12. 2010 z důvodu vysokého počtu usmrcených osob při dopravních nehodách ve srovnání s ostatními zeměmi EU.

### **Cílová skupina**

Primární cílová skupina: řidiči ve věku 18 - 60 let, rodiny s dětmi do 14 let.

Detailní segmentace cílové skupiny:

- řidiči osobních automobilů ve věku 18-25 let: 40% (rychlost, agresivita, alkohol)
- motocyklisté: 20% (rychlost)
- chodci/cyklisté (viditelnost): 10% (reflexní viditelnost chodců/cyklistů)
- děti: 10% (zádržné systémy)
- profesionální řidiči: 10%
- ostatní (řidiči ve věku nad 25 let): 10%

Důležitost jednotlivých cílových skupin vychází ze statistik nehodovosti.

### **Cíle**

Dlouhodobý cíl Ministerstva dopravy ČR:

1. V roce 2010 snížit počet dopravních nehod a z nich vyplývajících usmrcených osob na polovinu roku 2002 (počet usmrcených v roce 2002 byl 1314 osob).

2. Vytvořit základ pro změnu chování účastníků silničního provozu - donutit lidi k uvědomění si rizik a zodpovědnosti nejen za svůj život, ale i za životy ostatních účastníků silničního provozu.

3.3. Vyvolat okamžité reakce na kampaň - vyvolání zájmu, diskusí a udržení pozornosti u problematiky bezpečnosti silničního provozu.



### **Klíčová témata**

- dodržování rychlosti
- omezení agresivity na silnici
- používání zádržných systémů (pásy, dětské autosedačky),
- nebezpečí řízení pod vlivem návykových látek a alkoholu
- motocyklisté (kvůli vysokému počtu dopravních nehod řidičů motocyklistů, byl do kampaně zapojen motocyklový jezdec Lukáš Pešek v první polovině roku 2009)

### **Obsah a forma**

„Kampaň oslovuje účastníky silničního provozu formou prezentace reálné tváře dopravní nehody bez vtipné pointy. Využívá principu Zločinu a trestu - pokud někdo nedodržuje pravidla a riskuje, musí za to nést následky a tím si uvědomit zodpovědnost nejen za svůj život, ale i za životy ostatních. Touto formou chce radikálně změnit postoje řidičů k dění na silnici, dovést je k uvědomění si nejen veškerých nebezpečí, ale i možných důsledků, jak pro řidiče samotné, tak pro jejich blízké či ostatní účastníky přímé (řidiči, cyklisté atp.) či nepřímé (spolujezdci, chodci) silničního provozu.“<sup>39</sup>

Kampaň využívá pro své šíření několika prostředků. V roce 2009 probíhala komunikace přes TV, billboardy, rádio, inzerce v cílených magazínech, na internetu (prezentace kampaně na internetu vyhrála hlavní cenu Internet Effectiveness Awards v kategorii Sociální, ekologický a kulturní marketing). V rámci kampaně bylo natočeno celkem 7 televizních spotů, které se věnovaly následujícím tématům: rychlost a agresivní jízda, alkohol a psychotropní látky za volantem, používání zádržných systémů (dětských autosedaček a bezpečnostních pásů).

V létě 2009 se kampaň změřila také na motocyklisty, a to na motocyklových srazech a festivalech (simulace dopravní nehody, distribuce propagačních materiálů kampaně apod.)

V listopadu 2009 byly Ministerstvem dopravy spuštěny oficiální stránky kampaně na sociální síti Facebook. „Již první dny fungování stránek a podpůrné

---

<sup>39</sup> <http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Informace-BESIP/Komplexni-informace-o-aktivitach-oddeleni-BESIP-za-rok-2009/area389>

9. 3. 2010, 15. 2. 2010

aplikace „Dožiješ se konce roku“ ukázaly nebývalý zájem ze strany mladých lidí. Ke konci roku dosáhl počet registrovaných přátel stránky cca 120 tisíc. Průměrná aktivita fanoušků na Facebooku je 1 200 fanoušků.<sup>40</sup>

Kampaň spolupracuje s oddělením BESIP Ministerstva dopravy a dále s dopravní policií. Např. poskytuje propagační materiály BESIP Teamu.

---

<sup>40</sup> <http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Informace-BESIP/Komplexni-informace-o-aktivitach-oddeleni-BESIP-za-rok-2009/area389>  
9. 3. 2010; 15. 2. 2010

## **8.6 Close to!**

Projekt je v ČR koordinován Centrem dopravního výzkumu se sídlem v Brně. Autoškoly, které se zapojily do projektu v letech 2004 – 2010 jsou z celé ČR, nejvíce z jihomoravského kraje.

Informace jsou čerpány z interního nepublikovaného manuálu k projektu Close to! Z Centra dopravního výzkumu.

Modul Close to je modul pro teoretické vzdělávání v autoškolách. Měl by pomoci učitelům v autoškolách minimalizovat tendenci riskovat u mladých začínajících řidičů. Působí prostřednictvím emocionálních a sociálních faktorů.

Základním prvkem Modulu Close to je zapojení tzv. peer-mentora. Ten prezentuje příběh o vlastní prožité dopravní nehodě před studenty v autoškolě a diskutuje s nimi na toto téma. Peer-mentor patří do stejné věkové skupiny jako studenti, tzn. 17 – 24 let. To také vysvětluje název projektu a použitou metodu. Peer-mentor je díky svému věku blíže („close to“) emocionálnímu stavu mladých začínajících řidičů.

### **Cílová skupina**

Začínající řidiči (účastníci autoškol).

### **Cíle**

Prevence tendence k riskování u mladých začínajících řidičů

- vést k pozitivní změně postojů a jednání ve skupině mladých začínajících řidičů
- poskytnout metodický návrh jak využít strategií v prevenci – předcházení dopravním nehodám
- dát podklad pro doporučení a realizaci v ČR rozhodujícím činitelům a osobám a ukázat jim, kde spočívá potenciál a možnosti tohoto přístupu

Cíl byl zvolen podle evropských statistik, ze kterých vychází skupina mladých začínajících řidičů jako skupina s největším podílem dopravních nehod. Jako příčina se uvádí, že mladí lidé (obzvláště mladí muži) mají větší tendence

k riskování během řízení. Cílem je upozorňovat mladé začínající řidiče na způsoby řízení typické pro jejich skupinu, zvýšit citlivost k faktorům, které ovlivňují jejich chování a zvyšovat jejich povědomí o sobě (např. o svých schopnostech, zkušenostech apod.) Jednu z nejvýznamnějších rolí tu hraje sebekontrola samotného řidiče.

Takové vysoké cíle by se těžko dosahovaly v tradiční výuce autoškol. Proto musí být vyvíjeny a používány nové prvky výuky, které podporují sebepoznání včetně vlastních motivů jednání. V tomto případě jsou důležité otázky jako např.: „Jak chci být vnímaný ostatními? Kdy reaguji emocionálně? V kterých situacích přemýšlím o důsledcích?“

Cíle podle GDE (matice vyjadřující souhrn cílů dopravního vzdělávání (Engstrom et al., 2003) čtenář nalezne v příloze 1.

### **Metoda**

Peer program (peer = vrstevník)

Z pedagogického hlediska může být využívání pozitivního vlivu vrstevníků úspěšné.

Peer-mentor prezentuje vlastní zkušenost s dopravní nehodou. Vysvětluje motivy, okolnosti, důsledky a svoje vlastní závěry z dopravní nehody. Po dokončení příběhu se studenti mohou zeptat peer-mentora na detaily a dále diskutovat. Učitel autoškoly zastává roli moderátora.

Někteří studenti vyjádří svoje odmítání určitého riskantního chování, jiní mluví otevřeně o vlastních zkušenostech a riskantním způsobu řízení. Studenti bývají v některých případech šokováni emocionálními, ekonomickými a právními důsledky takového riskantního chování v provozu, které pak nese původce nehody a ostatní účastníci silničního provozu.

### **Konkrétní cíle**

Žáci autoškol by měli:

- Rozumět cílům projektu Close to
- Pochopit příběh Peer-mentora

- Vážít si otevřenosti Peer-mentora (přesto, že se může jednat o viníka dopravní nehody)
- Obohatit setkání o vlastní zkušenosti s riskantními situacemi
- Rozebrat příčiny rizikového chování
- Dospět k rozvážnosti a zvyšování sebekontroly

Výsledky projektu z let 2004 – 2006 (První běh projektu)

Z výsledků hodnocení je zajímavé, že při hodnocení setkání s Peer-mentorem (s časovým odstupem tří měsíců) 68% tehdejších žáků autoškoly vyjádřilo názor, že setkání ovlivnilo jejich řidičské chování. Vliv pozorovali v oblastech větší opatrnosti, pozornosti při řízení. Z pedagogického hlediska jsou pro mě zajímavá hodnocení postojů. „Obecně lze říci, že krátkodobé setkání s peer-mentorem ovlivnilo v pozitivním smyslu téměř všechny postoje účastníků. Během následujícího půl roku se však některé postoje vrátily do původního stavu, jaký byl před akcí. Častěji se však postoje naopak ještě více vyvinuly směrem k větší odpovědnosti. Můžeme říci, že setkání mělo určitý vliv na postoje zúčastněných, ale praxe v provozu se podílela na jejich utváření více.“<sup>41</sup>

Dále mě zajímá kategorie chování, tedy hodnocení vlivu projektu na řidičské chování. „Účastníci byli sice pozitivní, ale velmi opatrní při posuzování možného vlivu akce na jejich chování; často se uchylovali ke kategoriím odpovědí „souhlasím do jisté míry“ nebo „spíše souhlasím/nesouhlasím“. Na druhé straně, i když si respondenti většinou mysleli, že příběh byl poučný a že budou v budoucnu sami opatrnější, často neměli odvahu vyloučit možnost, že se sami dostanou do podobné situace.“<sup>42</sup>

### **Osobní zkušenost**

Projekt CLOSE TO jsem neměla možnost osobně poznat.

---

<sup>41</sup> Nepublikovaný interní manuál k projektu Close to! CDV, strana 14, kapitola 4.3

<sup>42</sup> Nepublikovaný interní manuál k projektu Close to! CDV, strana 14, kapitola 4.4

## 9.Kapitola

# **Současné soukromé edukační programy v České republice**

9.1Motoškola Most a Vysoké Mýto

9.2Motoškola Brno

9.3Škola smyku

## **9.1 Motoškola Most a Vysoké Mýto**

Výuka probíhá na Polygonu Most a na Cvičišti ve Vysokém Mýtu.

### **Cílová skupina:**

Motocyklisté, kteří mají potřebu se zdokonalovat v jízdě.

### **Cíl:**

Každý účastník motoškoly bude připraven k využití vlastností motocyklu pro dynamickou a zároveň bezpečnou jízdu na silnicích, zpřesnění ovládání motocyklu a zvládání nejčastějších krizových situací.

### **Obsah kurzu:**

Teoretická část - oblečení na motorku; správný posed, ruce, nohy, hlava; vedení motorky pohledem; technické parametry motorky a jejich vliv na jízdu - brzdy, pneumatiky, rozvor, poloha těžiště; mechanika pohybu – průjezd zatáčkou; fyzikální principy brzdění + správné způsoby brzdění; kroutící moment v řídítkách při brzdění v zatáčce; vliv setrvačných momentů na pohyb stroje.

Praktická část - zvládání rovnováhy na motorce; slalom plíživou rychlostí; zvládání smyku při přímé jízdě; kroužení; slalom v rychlosti; úhybný manévr; motocyklová gymnastika; dobrzdění na cíl z vyšších rychlostí, nouzové brzdění,

brzdění v místech se sníženou přilnavostí, brzdění s přerušovaným blokováním zadního kola, úhybný manévr.

### **Forma:**

Kurz probíhá formou dvou hodinové teoretické přípravy a následného čtyřhodinového praktického výcviku na cvičišti.

Cena: 2.370 Kč (k 11. 3. 2010)

### **Osobní zkušenost**

Nenavštívila jsem ani Polygon v Mostě ani Cvičiště ve Vysokém Mýtu. Co se týče teorie, ta je srozumitelně vypsána na webových stránkách motoškoly<sup>43</sup>. V teorii je zahrnuto vše o základních informacích od výběru motocyklu a oblečení, přes zásady bezpečné jízdy až po první pomoc.

---

<sup>43</sup> <http://www.motoskola.cz/teorie/>

## **9.2 Motoškola Brno**

„Motoškola je pod dohledem zkušených instruktorů na brněnském Masarykově okruhu! Jedná se o kurs jízdy na motocyklu, kde se účastníci dozvědí vše podstatné o správném a bezpečném ovládní motocyklu i o rychlé jízdě.“<sup>44</sup>

### **Cílová skupina:**

„Škola je určena všem kategoriím výkonnosti, a to jak mírně pokročilým a pokročilým majitelům silničních motocyklů, tak i naprostým začátečníkům, kteří se chtějí seznámit s bezpečnou technikou jízdy na závodní dráze Automotodromu Brno a chtějí si osvojit pravidla chování v běžném silničním provozu.“<sup>45</sup>

### **Cíl:**

Účastníci budou seznámeni se základy jednodopých vozidel. Bude jim vysvětlen správný způsob průjezdu zatáčkou a naučeno nalezení optimální stopy při jízdě nejenom na okruhu, ale důraz je kladen i na chování v běžném provozu.

### **Forma:**

Kurz probíhá formou jeden a půl hodinové teoretické přípravy a následného dvouhodinového praktického výcviku na závodní dráze.

Cena: 3500 Kč (k 11. 3. 2010)

### **Osobní zkušenost**

S motoškolou v Brně mám osobní zkušenost. Dne 13. 5. 2009 jsem se účastnila odpoledního kurzu se svým vlastním motocyklem. O teoretickou část (1,5 hodiny) se postarali tři zkušení instruktoři (závodníci, kaskadéři...). Poté byla skupina rozdělena do tří menších skupin podle úrovně jezdeckých schopností. První skupina byla složena ze zkušených jezdců, kteří okruh již dříve navštívili. Druhá skupina ze středně zkušených jezdců a třetí skupina z okruhových

---

<sup>44</sup> [http://www.automotodrombrno.cz/sluzby/pro-verejnost/motoskola/zakladni-informace/zakladni-informace\\_328](http://www.automotodrombrno.cz/sluzby/pro-verejnost/motoskola/zakladni-informace/zakladni-informace_328)

<sup>45</sup> [http://www.automotodrombrno.cz/sluzby/pro-verejnost/motoskola/zakladni-informace/zakladni-informace\\_328](http://www.automotodrombrno.cz/sluzby/pro-verejnost/motoskola/zakladni-informace/zakladni-informace_328)



začátečníků. Vyrazila jsem se třetí skupinou na okruh. Trénink bezpečné jízdy spočíval v jízdě za instruktorem v desetičlenné skupině za sebou jedoucích motocyklů. Skupina kopírovala instruktorovu dokonalou stopu. Sledovala jeho správné brzdění před zatáčkami a měla za úkol napodobovat. Po každém kole se první jezdec, jedoucí za instruktorem, zařadil na konec skupiny a pokračovalo se dál. To zaručilo, že si každý člen skupiny mohl vyzkoušet kopírovat ideální stopu.

Výcvik prakticky není určen pro začátečníky. V nejméně zkušené skupině se na okruhu mělo jet konstantní rychlostí 80 km/hod ve všech úsecích trati. Problém nastal u technických pasáží, ve kterých jsem například já ztrácela a na rovinkách jsem musela dojíždět skupinu. Nepřínosnější byla jízda přímo za instruktorem a potom „volné jízdy“. Při těch se mi podařilo zrychlit v technických pasážích a hlavně je projíždět lépe a tudíž bezpečněji.

Kurz bych doporučila všem jezdcům, kteří chtějí vylepšit dovednosti v jízdě (správné najíždění do zatáček, správné brzdění) a dozvědět se praktické informace k bezpečnosti při jízdě na motocyklu (použití pneumatik, brzd). Jak jsem uvedla v odstavci výše, podle mého názoru kurz není určen pro úplné začátečníky.

### **9.3 Škola smyku (= kurz bezpečné jízdy) a Kurz defenzivní jízdy**

„Výcvik v „Kurzech bezpečné jízdy“ učí, jak řešit krizovou situaci, do které jsem se již dostal!“<sup>46</sup> Kurzy se konají v Mostě, Vysokém Mýtu, Praze -Letná.

„Kurzy jsou zaměřeny k osvojení návyků pro řešení krizových situací i způsobu bezpečné jízdy, podle druhu dopravního prostředku, zaměření a potřeb jeho využití (osobní vozidla, nákladní vozidla a autobusy, off road, motocykly).“<sup>47</sup>

Kurz defenzivní jízdy je založený na předcházení krizových situací v silničním provozu. Je jednodenní a probíhá individuálně na přání klienta. Skládá se z teoretické a praktické části. Praktická část probíhá přímo u klienta, resp. praktická jízda se koná tam, kde klient pocítuje nejnebezpečnější místa (v obci, mimo obec i po dálnici). Instruktor sedí při praktické jízdě na místě spolujezdce. Po praktické jízdě zpracuje samostatné hodnocení každého účastníka, které je zpravidla do 10 dnů odesláno účastníkovi.

#### **Cílová skupina:**

Motocyklisté, jejichž výuka může být zařazena do jedné ze tří kategorií podle pokročilosti (začátečníci, mírně pokročilí a pokročilí). Vnitřní diferenciací skupiny není možná.

Řidiči osobních vozidel, jejichž výuka může být zařazena do jedné ze tří kategorií podle pokročilosti (začátečníci, mírně pokročilí a pokročilí). Vnitřní diferenciací skupiny není možná.

Další typy kurzů a z toho odvozených cílových skupin nejsou relevantní pro zpracování této diplomové práce.

#### **Cíl:**

Pro kurz defenzivní jízdy je cílem „...přimět účastníka silničního provozu výkladem, diskusí a odbornou testovou částí k zamyšlení nad problémy silničního

---

<sup>46</sup> [http://www.skolasmyku.cz/kurzy\\_bezpecne\\_jizdy.html](http://www.skolasmyku.cz/kurzy_bezpecne_jizdy.html)

12. 3. 2010

<sup>47</sup> [http://www.skolasmyku.cz/kurzy\\_bezpecne\\_jizdy.html](http://www.skolasmyku.cz/kurzy_bezpecne_jizdy.html)

provozu, uvědomění si problému nebezpečí při řízení motorového vozidla a přizpůsobení svého chování.“<sup>48</sup>

### **Obsah:**

V kurzu probíhají ukázky a cvičení na to, jak připravit sebe na výjimečné situace při řízení. Součástí výcviku je připomenutí základních znalostí z fyziky, které mají vliv na vlastnosti vozidla.

Teoretická část trvá 1,5 – 2 hodiny. Účastníci se seznámí se zásadami techniky jízdy a reakcemi v krizových situacích.

Praktická část trvá 4 hodiny. Obsahem je využití znalostí z teoretické části, jejich praktické ověření.

### **Obsah pro motocykly:**

Teorie zahrnuje kontrolu oblečení a motocyklů, základní informace k obsluze, teorii techniky jízdy (dívání se, jízda zatáčkou, nouzové brzdění, vyhýbající manévr).

Praktický výcvik je zaměřen na konkrétní dovednosti např. dívání se, slalom, jízda zatáčkou, nouzové brzdění, vyhýbající manévr, vyhnutí se v zatáčce bez brzdění, brzdění v zatáčce, brzdění ve vysoké rychlosti.

### **Obsah pro automobily:**

Teorie zahrnuje informace o správném sezení, používání bezpečnostních pásů, nastavení opěrek, kontrole a výměně pneumatik a techniku jízdy na kluzkých vozovkách dle konkrétních cviků.

Praktický výcvik je zaměřen na konkrétní dovednosti např. řízení na kluzkých plochách v závislosti na profilu vozovky, nácvik slalomu, brzdění, vyhýbajícím manévřům, zvládnutí smyku a aquaplaning (pouze na cvičišti Most).

### **Forma:**

Teoretická část probíhá formou výkladu a diskuze, a je doplněna krátkými instruktážními filmy a animacemi vozidel v nebezpečných situacích.

---

<sup>48</sup> [http://www.skolasmyku.cz/kurzy\\_defenzivni\\_jizdy.html](http://www.skolasmyku.cz/kurzy_defenzivni_jizdy.html)  
12. 3. 2010

Praktická část se provádí na cvičných kluzných plochách pod dohledem instruktorů. Komunikace mezi účastníkem a instruktorem je zajištěna vysílačkami.

### **Cena:**

Cena je závislá na typu kurzu a druhu vozidla

Např.

Cena pro jednoho řidiče osobního automobilu za kurz bezpečné jízdy stojí 4.200,- bez DPH (cena ke 12. 3. 2010)

Cena pro jednoho řidiče motocyklu za kurz „motocykly“ stojí 1.990,- bez DPH (cena ke 12. 3. 2010)

Cena pro řidiče osobního automobilu na kurz defenzivní jízdy stojí 2.850,- bez DPH (cena ke 12. 3. 2010)

### **Osobní zkušenost:**

Výcviky nejsou zpřístupněny doprovodu účastníků, tudíž mám zkušenost pouze zprostředkovanou. Škola smyku (neboli kurz bezpečné jízdy) byla vyhodnocena jako kurz bezpečné jízdy, kde vás naučí, jak předejít smyku a pokud se do smyku dostanete, jak se z něj bezpečně vyvázat. Výcvik se zaměřoval i na brzdění, resp. nedobrzdní, což zapříčiňuje mnoho dopravních nehod.

V budoucnu bych se chtěla výcviku účastnit, ale až budu mít svůj vlastní automobil. Dříve by to nesplnilo cíl naučit se dobře ovládat sebe a svůj automobil.

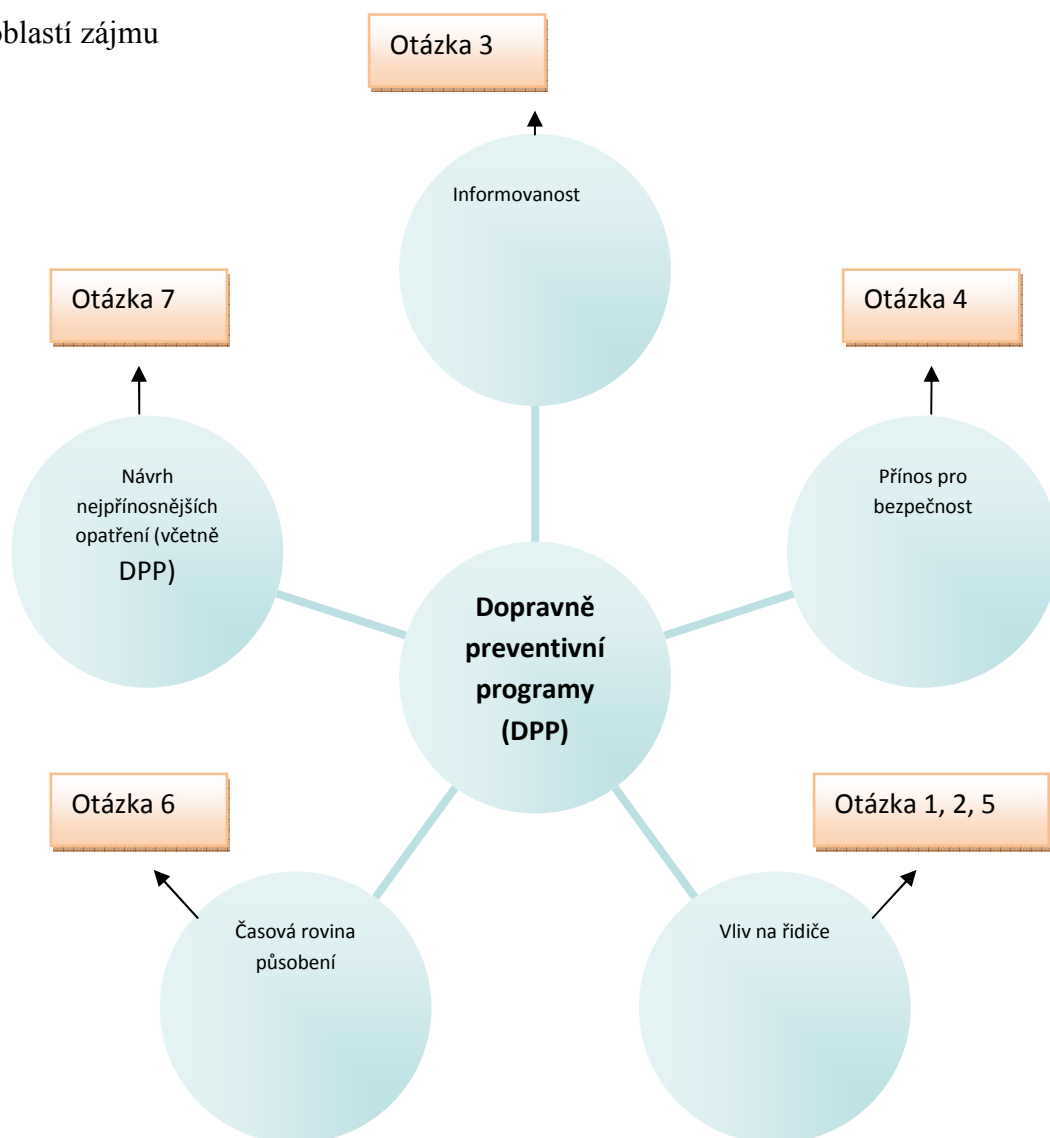
## Vyhodnocení dotazníku

### Formulace tématu:

Jaké jsou názory řidičů na vliv dopravně preventivních programů na jejich chování?

### Konkretizace problému dílčích výzkumných otázek

5 oblastí zájmu



### Výzkumné otázky:

- O1: Myslí si řidiči, že dopravně preventivní programy ovlivňují jejich chování?
- O2: Jak si řidiči myslí, že je preventivní programy ovlivňují?
- O3: Jaké dopravně preventivní programy jsou nejznámější?
- O4: Jaké dopravně preventivní programy jsou podle řidičů nejpřínosnější a v čem? O jakou skupinu respondentů se jedná (z pohledu pohlaví, věku, počtu let řízení vozidla apod.)?
- O5: Jací řidiči tvrdí, že dopravně preventivní programy nemají žádný význam?
- O6: Jak si řidiči myslí, že je dopravně preventivní programy ovlivňují z hlediska času? (Dlouhodobě, těsně po shlednutí, atd.)
- O7: Jaká opatření vidí respondenti jako nejpřínosnější z hlediska zvýšení bezpečnosti v dopravě?

### Volba a charakteristika metod

Podle výše uvedených otázek a hypotéz jsem zvolila metodu dotazníku. Cílem je vytvořit obraz vztahu řidičů k dopravně preventivním programům a dopravní bezpečnosti, proto právě dotazník posloužil ke sběru většího počtu dat. Volila jsem formu elektronického dotazníku z důvodu snadnějšího vyhodnocení. Čtenář nalezne použité otázky v příloze diplomové práce.

### Charakteristika výzkumného vzorku

Dotazovala jsem se 1020 respondentů, z toho 787 mužů a 233 žen. Respondenty můžeme rozdělit nejen podle pohlaví, ale také dle věkových skupin, místa bydliště, dokončeného vzdělání, zaměstnání, typu vozidla, počtu najetých

kilometrů za rok a dalších proměnných. Tabulky s počtem respondentů rozdělených podle výše uvedených kategorií jsou uvedeny v příloze.

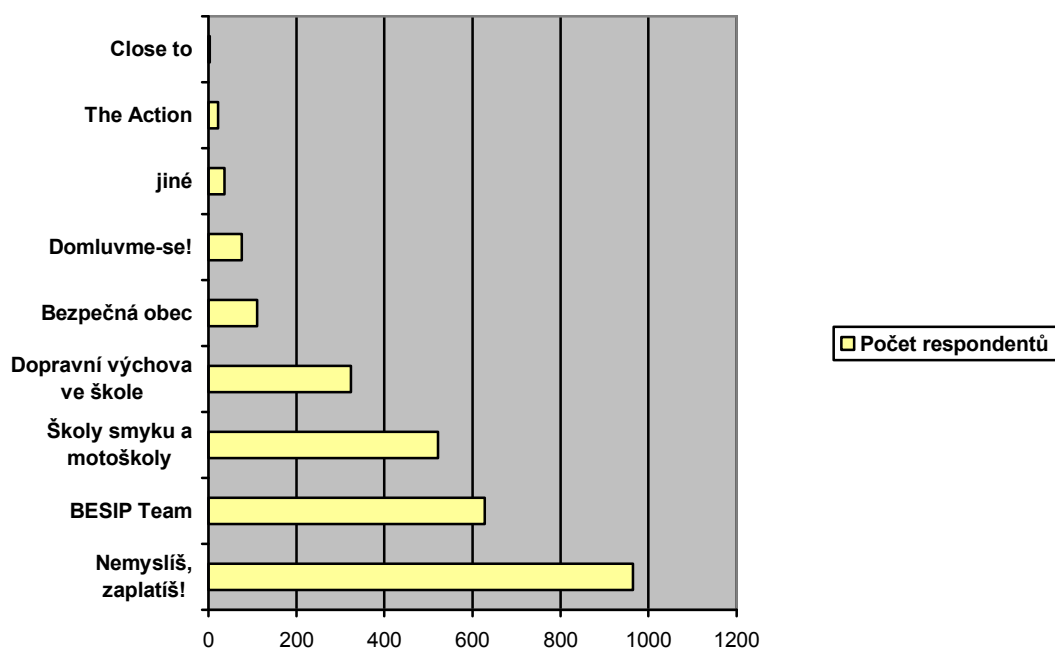
### Zpracování získaných dat

Získaná data byla převedena do souboru Excel 2007, ve kterém se dala filtrovat dle vybraných kritérií. Kritéria jsem volila dle dílčích výzkumných otázek.

#### **1.INFORMOVANOST (Otázka 3)**

Z dotazníku jsem chtěla mimo jiné zjistit, jaké preventivní programy jsou vůbec vzorku veřejnosti známy. To znamená, o jakých preventivních programech respondenti slyšeli nebo je viděli na vlastní oči. Výsledek dopadl následovně.

Tabulka informovanosti o dopravně preventivních programech



- 965 respondentů (94,6%) zná kampaň Nemyslíš, zaplatíš!
- 628 respondentů (61,6%) zná preventivní program BESIP team
- 522 respondentů (51,2%) zná Školy smyku, motoškoly
- 324 respondentů (31,8%) zná Dopravní výchovu ve škole

- 193 respondentů (18,9%) zná Ukázky na auto výstavách
- 154 respondentů (15,1%) zná Ukázky na moto výstavách
- 110 respondentů (10,9%) zná projekt Bezpečná obec
- 76 respondentů (7,5%) zná projekt Domluvme-se!
- 37 jiné (3,6%)
  - Bourá jen blb<sup>49</sup>: 3 respondenti (10% z jiné)
  - Malina<sup>50</sup>: 2 respondenti (6,7 % z jiné)
  - Internet – [www.youtube.com](http://www.youtube.com), [www.motorkari.cz](http://www.motorkari.cz), [www.dfens-cz.com](http://www.dfens-cz.com), [www.motoreport.cz](http://www.motoreport.cz): 6 respondentů (20% z jiné)
  - TV – ČT: 4 respondenti (13,4% z jiné)
  - Školení, výcvik (na závodních okruzích pod dohledem profesionálních závodníků): 5 respondentů (16,7% z jiné)
  - Profesní školení: 4 respondenti (13,3% z jiné)
  - THINK!<sup>51</sup> a zahraniční projekty: 2 respondenti (6,7% z jiné)
  - Scania<sup>52</sup>: 1 respondent (3,3% z jiné)
  - Stop nehodám<sup>53</sup>: 1 respondent (3,3% z jiné)
  - Akce pro děti na dopravních hřištích: 1 respondent (3,3% z jiné)
  - Nech ty klíčky v kapse<sup>54</sup>: 1 respondent (3,3% z jiné)
- 22 respondentů (2,2%) zná projekt The Action
- 3 respondenti (0,3%) znají projekt Close to

---

<sup>49</sup> Videokazeta. Filmem provází Daniel Landa.

<sup>50</sup> Nadace Romana Kresty a Daniela Landy. Prioritou "Nadace Malina" bylo proniknout do podvědomí široké veřejnosti jako subjekt nerozlučně spjatý s prevencí bezpečnosti silničního provozu. Více na [www.nadace-malina.cz](http://www.nadace-malina.cz).

<sup>51</sup> Emotivní britská kampaň. Video a audio soubory lze stáhnout na <http://www.ibesip.cz/Videa/THINK>

<sup>52</sup> Společnost Scania Česká republika realizuje školení profesionálních řidičů. Náplní kurzů jsou technologické a ekologické aspekty řízení, způsob řízení a bezpečnost na silnici v krizové situaci, uvědomění si rizika a legislativa ([www.scania.cz](http://www.scania.cz)).

<sup>53</sup> Výukový program, který vznikl v souladu s pravidly bezpečnosti silničního provozu a opírá se o celoevropskou dopravní koncepci zaměřenou na snížení počtu dopravních nehod a jejich následků na zdraví a na majetku. Výcvik probíhá na autodromu v Mostě a dále ve vysokém Mýtě. ([www.stopnehodam.cz](http://www.stopnehodam.cz))

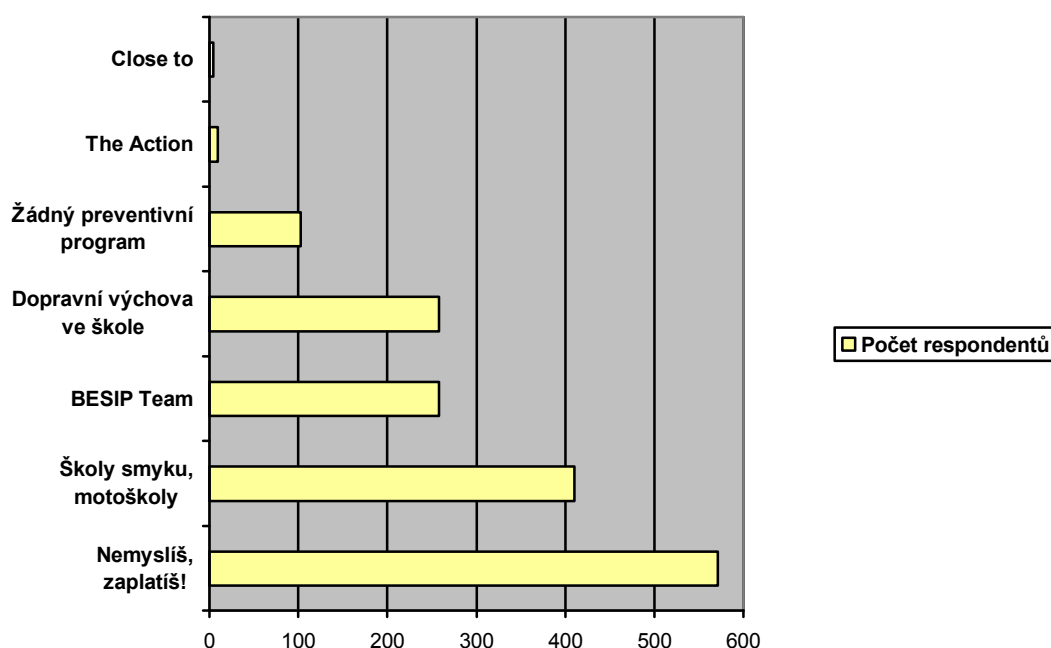
<sup>54</sup> Projekt „Nech ty klíčky v kapse“ má za cíl upevňovat povědomí spotřebitelů o rizicích spojených s konzumací alkoholu a řízení motorových vozidel, a nabádá, aby spotřebitelé neřídili poté, co popili. Ve spolupráci s partnerem DRINK SOS zároveň ukazují jednu z variant, jak se domů dostat bezpečně. ([www.drinksos.cz](http://www.drinksos.cz))



## 2.NEJVĚTŠÍ PŘÍNOS PRO BEZPEČNOST MÁ... (Otázka 4)

Největší přínos pro bezpečnost na silnicích má podle 571 respondentů (60% celkového počtu respondentů) kampaň Nemyslíš, zaplatíš!. 410 respondentů (40,2%) označilo za nejpřínosnější Školy smyku a motoškoly, 258 respondentů (25,3%) BESIP Team, 258 respondentů (25,3,7%) Dopravní výchovu ve škole. Nejhůře dopadly preventivní programy The Action (9 respondentů, tedy 0,9%) a Close to (4 respondenti 0,4%), což připisují všeobecné neinformovanosti o těchto programech a jejich relativně nedávnému spuštění. Zajímavá je skupina 103 respondentů (10,1%), která si myslí, že žádný preventivní program nemá smysl, co se týče dopravní bezpečnosti. I tato skupina nás zajímá. Pokusíme se zjistit, co respondenti, kteří si myslí, že žádný dopravně preventivní program nemá smysl, mají společného.

Tabulka dopravně preventivních programů, které mají podle respondentů největší smysl

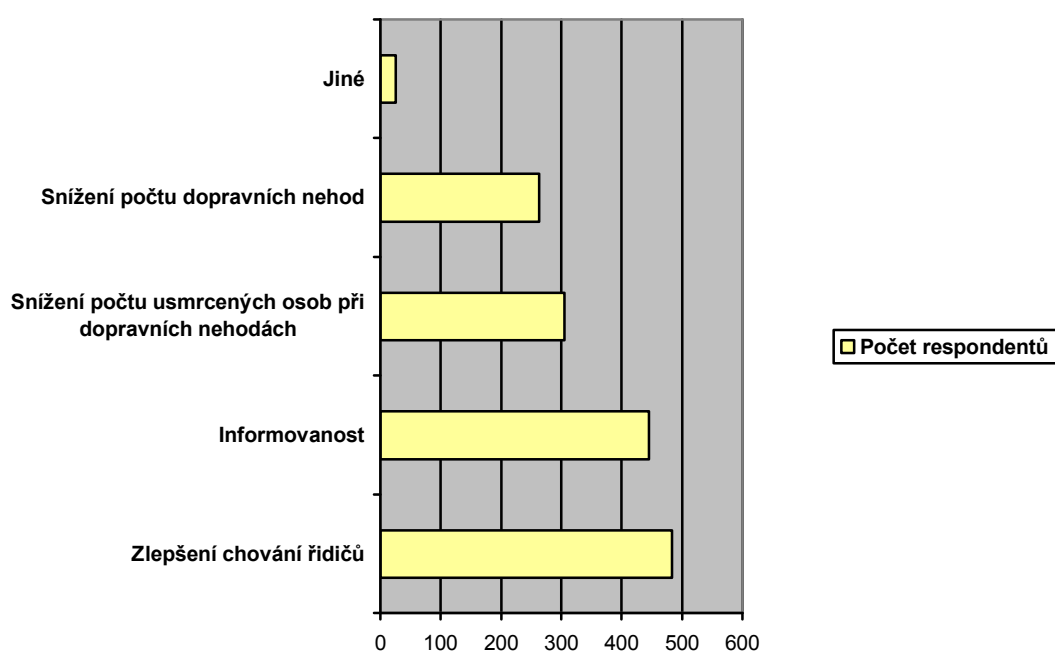


Podle mého dotazníku jsou tedy nejúspěšnější

1. Nemyslíš, zaplatíš! (571 respondentů)
2. Školy smyku a motoškoly (410 respondentů)
3. BESIP Team (258 respondentů)
4. Dopravní výchova ve škole (258 respondentů)

Nemyslíš, zaplatíš!

Tabulka přínosů kampaně Nemyslíš, zaplatíš!

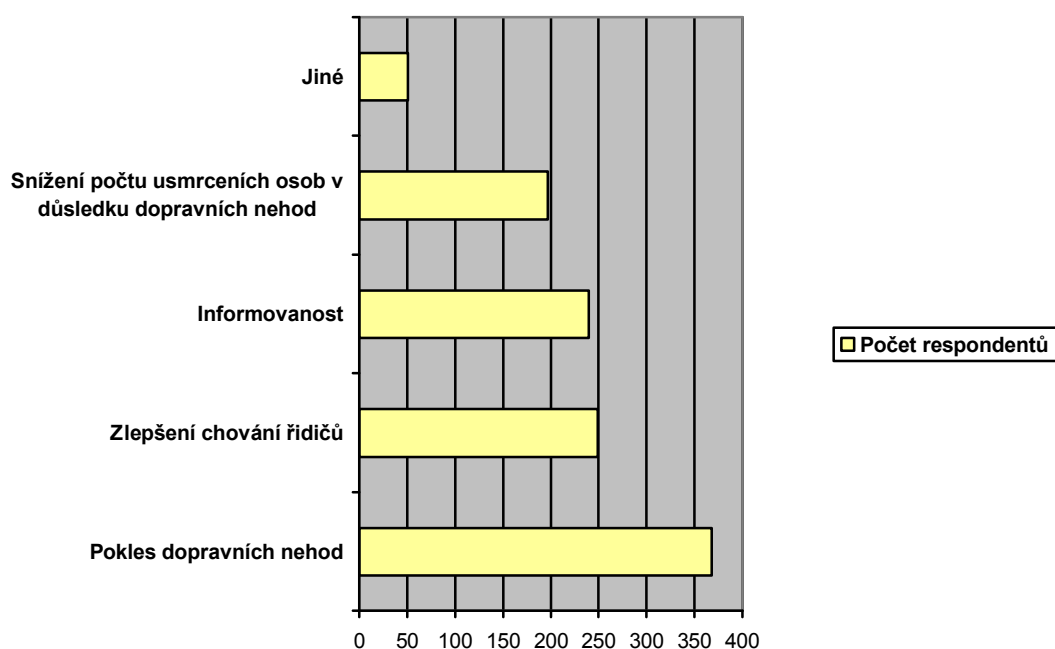


- Za největší přínos kampaně Nemyslíš, zaplatíš! považují respondenti zlepšení chování řidičů (např. řidiči jsou méně agresivní, spolupracující) – 483 respondentů.
- 445 respondentů si myslí, že přínosem kampaně je informovanost (např. co dělat při dopravní nehodě, reálné dopady nehody, technické otázky).
- 305 respondentů si myslí, že kampaň vedla ke snížení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách.

- 263 respondentů si myslí, že kampaň vedla ke snížení počtu dopravních nehod.
- 25 jiné...
- Z dalších odpovědí se nejčastěji vyskytuje, že kampaň vede k šoku a odstrašování řidičů. Informuje o následcích po nehodách, morbidně zobrazuje dopady nehod a provokuje k přemýšlení o svém chování.

### Školy smyku a motoškoly

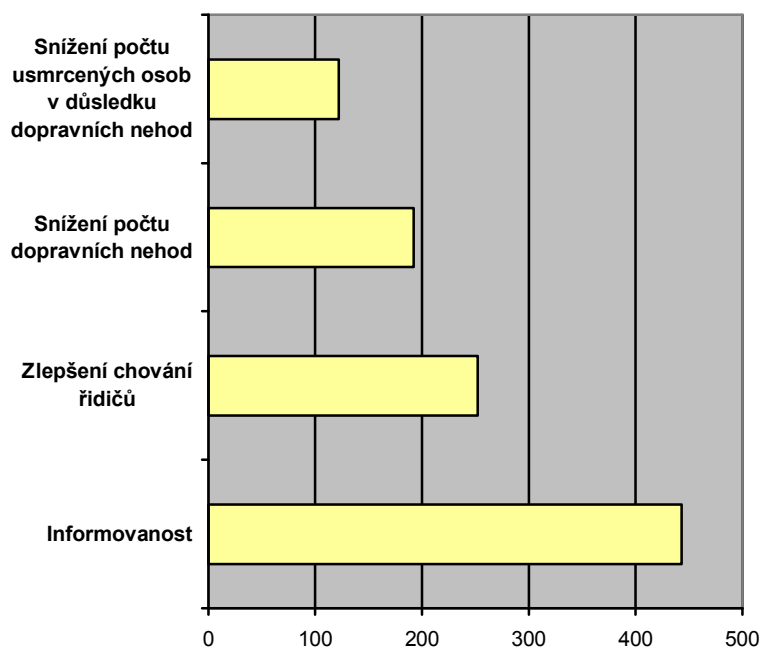
Tabulka přínosů Škol smyků a motoškol



- Za největší přínos Škol smyku a motoškol vidělo 368 respondentů pokles dopravních nehod.
- 249 respondentů si myslí, že Školy smyku a motoškoly mají podíl na zlepšení chování řidičů (např. řidiči jsou méně agresivní, spolupracující)
- 240 respondentů si myslí, že přínosem výcviků je informovanost (např. co dělat při dopravní nehodě, reálné dopady nehody, technické otázky).
- 197 respondentů si myslí, že výcviky vedly ke snížení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách.
- 51 jiné...
  - Jako nejčastější odpovědi v oblasti „jiné“ se objevovaly – lepší znalosti chování a možností vozidla, lepší zvládnutí případné krizové situace, zkouška vlastních reakcí v reálných situacích v bezpečném prostředí.

## BESIP Team

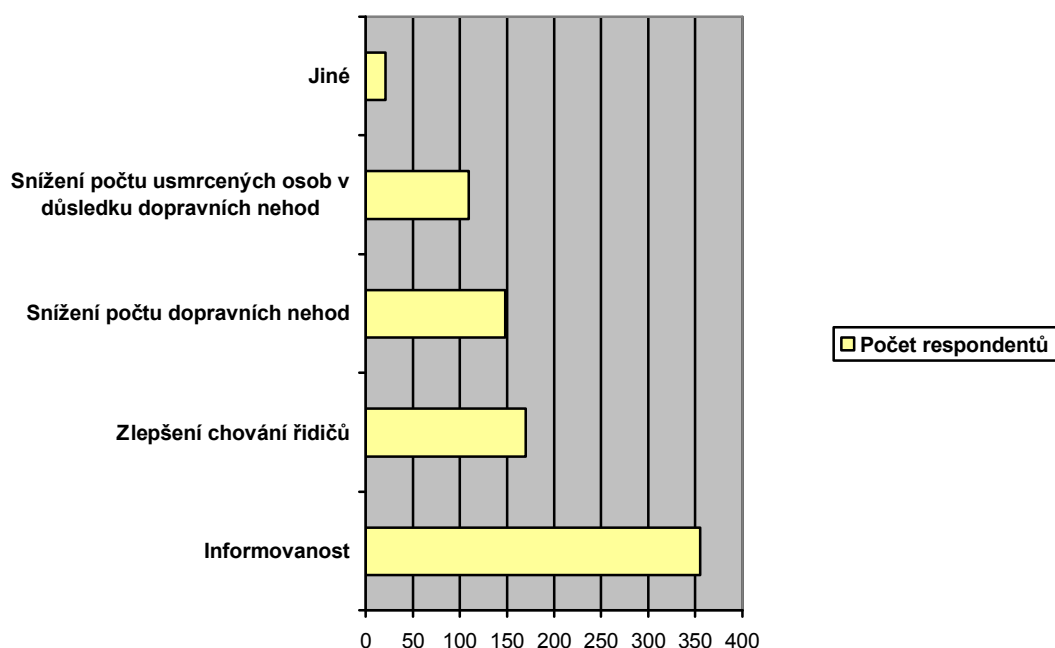
### Tabulka přínosů BESIP Teamu



- 443 respondentů si myslí, že přínosem BESIP Teamu je informovanost (např. co dělat při dopravní nehodě, reálné dopady nehody, technické otázky).
- 252 respondentů si myslí, že BESIP Team má podíl na zlepšení chování řidičů (např. řidiči jsou méně agresivní, spolupracující).
- 192 respondentů si myslí, že práce BESIP Teamu vedla ke snížení počtu dopravních nehod.
- 122 respondentů si myslí, že výcviky vedly ke snížení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách.

## DOPRAVNÍ VÝCHOVA VE ŠKOLE

Tabulka přínosů Dopravní výchovy ve škole



- 355 respondentů si myslí, že přínosem Dopravní výchovy ve škole je informovanost (např. co dělat při dopravní nehodě, reálné dopady nehody, technické otázky).
- 170 respondentů si myslí, že Dopravní výchova ve škole má podíl na zlepšení chování řidičů (např. řidiči jsou méně agresivní, spolupracující)
- 148 respondentů si myslí, že Dopravní výchova ve škole vede ke snížení počtu dopravních nehod
- 109 respondentů si myslí, že výcviky vedly ke snížení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách.
- 21 jiné
  - V kategorii „jiné“ se nejčastěji vyskytuje odpověď „zlepšení chování dětí v roli chodců“.

### Kampaň Nemyslíš, zaplatíš! podrobněji

Nejvíce respondentů si myslí, že kampaň Nemyslíš, zaplatíš! má největší přínos pro prevenci bezpečnosti na silnicích ze všech dopravně preventivních programů. Chtěla bych najít nejsilnější skupinu právě těchto respondentů a charakterizovat z hlediska pohlaví, věku, ukončeného vzdělání, zaměstnání, kraje, počtu let aktivního řízení automobilu/motocyklu, typu automobilu/motocyklu, počtu najetých km/rok v automobilu/na motocyklu, počtu nehod z vlastního/cizího zavinění, počtu bodů udělených v rámci bodového systému.

571 respondentů si myslí, že dopravně preventivní kampaň Nemyslíš, zaplatíš! je nejpřínosnějším projektem pro zvýšení dopravní bezpečnosti.

159 žen (= 68% ze všech respondentek) vidí dopravní preventivní kampaň Nemyslíš, zaplatíš! jako přínosnou pro dopravní prevenci. 68 (42,8%) z nich spadá do kategorie 25 - 34 let. 412 mužů (52% ze všech mužů) si myslí, že preventivní kampaň Nemyslíš, zaplatíš! je nejpřínosnější preventivní program pro dopravní bezpečnost. Což je tedy procentuálně nižší číslo než u žen.

41 respondentek (60,3%) z těchto 68 respondentek ve věkové kategorii 25-34 let jsou ženy s ukončeným vysokoškolským vzděláním.

Většina respondentek z této věkové skupiny 25-34 let aktivně řídí 1-5 let. Převážně jezdí v osobních a combi vozidlech, 75% z nich ročně najezdí do 10.000 km/rok. Většina neřídí motocykl, nevlastní ho a nemá řidičský průkaz.

Pouze 1/10 z nich zavinila dopravní nehodu. Většina nezažila dopravní nehodu ani z cizího zavinění.

Všechny respondentky znají kampaň Nemyslíš, Zaplatíš!, většina zná BESIP Team, necelá polovina si vzpomněla na Dopravní výchovu ve škole a polovina na Školy smyku a motoškoly.

1/2 (21 respondentek) vidí přínos kampaně Nemyslíš, zaplatíš! v informovanosti (odpověď 16a), 26 respondentek ve zlepšení chování řidičů (odpověď 16b), 1/4 ve snížení počtu dopravních nehod (odpověď 16c), 1/4 ve snížení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách (odpověď 16d).

Většina uvedla, že je kampaň Nemyslíš, zaplatíš! ovlivnila, a zároveň respondentky neuvedly žádné jiné programy, kterými by se cítily být ovlivněné. Polovina respondentek (20) cítí ovlivnění v tom, že zpomaluje na předepsanou rychlost (odpověď 18a), 25 respondentek používá bezpečnostní pásy, necelá polovina řídí bez alkoholu a jiných psychotropních látek (odpověď 18c), necelá polovina se snaží řídit méně agresivně (odpověď 18d), 3/4 si uvědomují dopady dopravních nehod (odpověď 18e).

Necelá polovina (18 respondentek; odpověď 19a) se cítí při jízdě bezpečně. Většina z nich připisuje svůj strach ostatním řidičům a polovina hustému provozu, 1/5 si není jistá v řízení (což např. muži neuvádějí).

3/4 respondentek (30) si myslí, že je kampaň ovlivňuje dlouhodobě.

Většina nebyla potrestána přidělením trestných bodů. Méně než polovina respondentek (15) označila bodový systém za potřebný.

Při jízdě jim vadí agresivita a bezohlednost ostatních řidičů a polovině neukáznění chodci a porušování pravidel silničního provozu, 1/4 vadí mlhy a tma.

Necelá polovina (15) vidí bodový systém jako nejpřínosnější pro zvýšení bezpečnosti v dopravě, 1/4 lepší dopravní značení, více než 3/4 (34) postihování agrese a bezohlednosti, 1/2 preventivní programy a projekty, více kontrol policie a zpřísnění trestů za nedodržování pravidel.

### BESIP Team

BESIP Team jako nepřínosnější preventivní program pro dopravní bezpečnost (ze všech preventivních programů) uvedlo 190 mužů (24% ze všech mužů) a 68 žen (29% ze všech žen)

Typičtější je tedy žena ve věku 25-34 let (33, tedy 48,5% z 68 respondentek, které označily BESIP Team za nejpřínosnější dopravní preventivní program). 2/3 z nich jsou vysokoškolsky vzdělané.

Nejčastěji mají 1 - 5 let řidičských zkušeností v roli aktivního řidiče automobilu. Nejčastěji jezdí s typem vozu combi. 2/3 z těchto žen (ze 33, které patří do skupiny žen 25-34 let) najezdí méně než 10.000 km/rok.

Také 2/3 respondentek nejsou aktivními řidičkami motocyklu.



Většina nezavinila dopravní nehodu ani neměla dopravní nehodu z cizího zavinění.

Téměř všechny ženy si myslí, že přínos BESIP Teamu je ve větší informovanosti řidičů. 1/2 žen si myslí, že práce BESIP Teamu vede ke zlepšení chování řidičů na silnicích. 2/3 těchto žen (24 respondentek) si myslí, že je preventivní program BESIP Team ovlivňuje, a to preventivní programy obecně nejčastěji v používání bezpečnostních pásů a uvědomování si dopadu dopravních nehod.

Téměř všechny si myslí, že je preventivní programy ovlivňují dlouhodobě.

Polovina respondentek se cítí na silnicích bezpečně, druhá polovina ne, protože bojí ostatních řidičů. Při jízdě jim nejvíce vadí bezohlednost a agresivita ostatních řidičů.

Téměř všechny vidí jako nejprínosnější opatření pro dopravní bezpečnost postihování agresivity a bezohlednosti a více kontrol policie.

Žádné z nich nebyly přiděleny trestné body nebo o tom zatím neví.

#### Dopravní výchova ve škole

260 respondentů, 208 mužů (26,4% ze všech mužů) a 52 žen (22,3% ze všech žen), uvedlo Dopravní výchovu ve škole jako nejprínosnější preventivní program pro dopravní prevenci. Procentuálně si tedy více mužů myslí, že Dopravní výchova ve škole má největší přínos (jako preventivní program) pro dopravní bezpečnost.

Typický je tedy muž ve věkové kategorii 35-44 let (49 mužů, tedy 31% z této věkové kategorie). Více mužů odpovědělo ve věkové kategorii 25-34 let, ale podle procentuálního zastoupení vychází vyšší procento v kategorii 35-44 let.

Polovina respondentů má ukončené vzdělání maturitou. Polovina z těchto mužů (ze 49 respondentů) jezdí více než 20 let v roli aktivního řidiče. Více než polovina jezdí s typem vozu combi. Téměř všichni naježdí více jak 10.000 km/rok.

3/4 z této skupiny respondentů jsou aktivní motocyklisté. 1/5 (ze 49) jezdí na motocyklu více než 20 let. Polovina celé skupiny motocyklistů v této věkové kategorii jezdí na motocyklu s výkonem nad 25 kW. 1/3 respondentů aktivně neřídí, 1/3 najejde do 5.000km/rok a 1/3 najejde více než 5.000km/rok.

### ŽADNÝ PREVENTIVNÍ PROGRAM NENÍ PŘÍNOSNÝ (Otázka 5):

Typický respondent je muž 25-34, který je 1 rok aktivní řidič (podle otázky číslo 6). Nejčastěji řídí osobní vůz a nenajezdí více než 10 000 km/rok. Na motocyklu aktivně jezdí 2 roky, nejčastěji s výkonem nad 25kW a za rok najede do 5000 km.

Polovina těchto respondentů zavinila dopravní nehodu, polovina ne (otázka 12 a 13). Většina nezažila nehodu z cizího zavinění.

Všichni respondenti znají kampaň Nemyslíš, zaplatíš!, ale programy The Action, Bezpečná obec, Domluvme se, Close to! neznají. Méně než polovina slyšela o BESIP Teamu. Polovina slyšela o motoškolách a školách smyku.

Celá skupina těchto respondentů si myslí, že je dopravní projekty vůbec neovlivňují.

2/3 respondentů se cítí na silnicích bezpečně (na rozdíl od celé skupiny respondentů = 1020). Ale přesto většina uvedla, že se bojí ostatních řidičů.

Polovině těchto respondentů byly přiděleny body od zavedení bodového systému a také polovina považuje bodový systém za nedomyšlený.

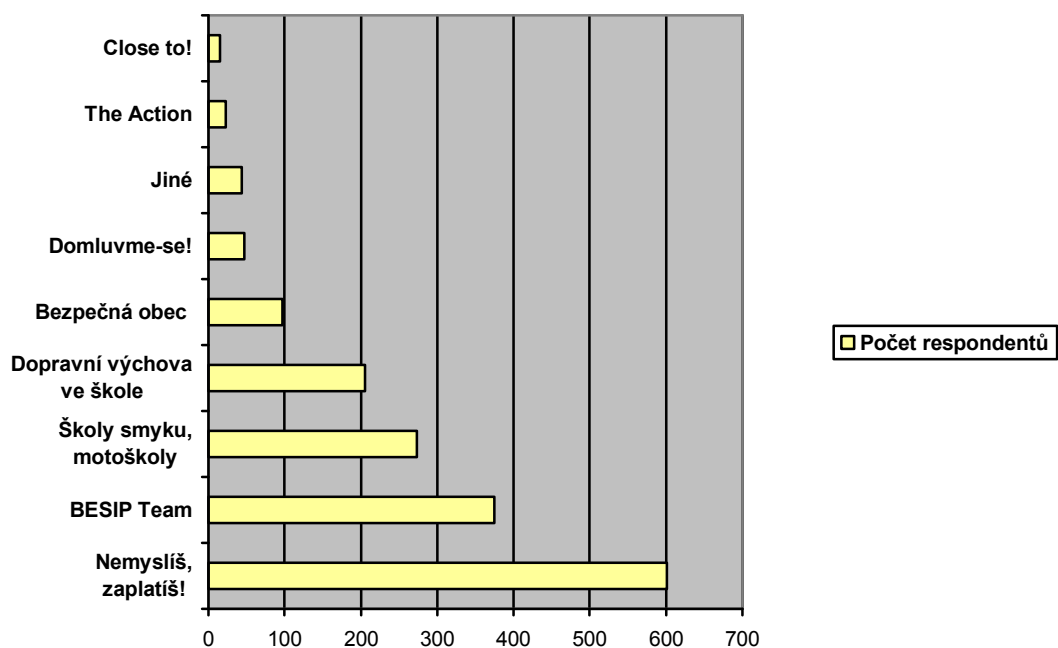
Většině vadí při jízdě nemotorní řidiči (dále agresivní řidiči a bezohlednost ostatních řidičů).

Polovina se za posledních 10 let účastnila dopravní nehody. A pouze polovina z nich si myslí, že je účast na nehodě vedla k větší opatrnosti.

Více než polovina respondentů si myslí, že nejlepší opatření pro zvýšení bezpečnosti na silnicích je postihování agrese a bezohlednosti (dále více kontrol policie).

### 3.MYSLÍ SI ŘIDIČI, ŽE PREVENTIVNÍ PROGRAMY OVLIVŇUJÍ JEJICH CHOVÁNÍ? (Otázka 1)

Řidiči pozorovali, že preventivní programy ovlivnily jejich chování:



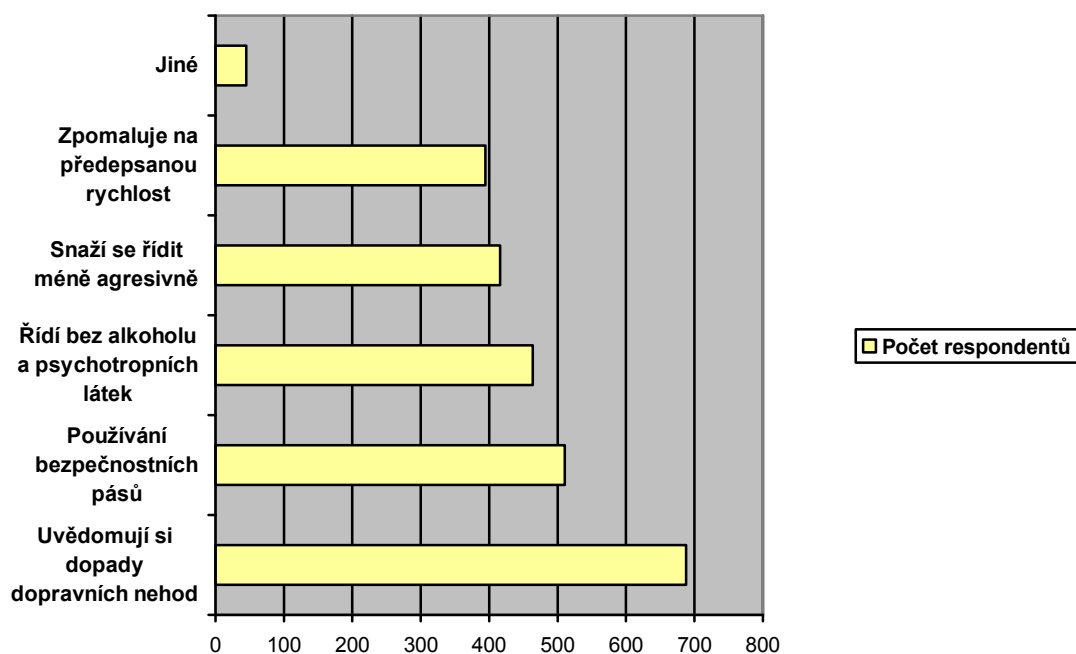
- Nemyslíš, zaplatíš! 601
- BESIP Team 375
- Školy smyku, motoškoly 273
- Dopravní výchova ve škole 205

Zajímavé je, že BESIP Team si vyměnil místo se Školami smyku a motoškolami z předchozí otázky „Největší přínos pro bezpečnost má...?“. Více respondentů (375 respondentů x 273 respondentů) si tedy myslí, že BESIP Team ovlivnil jejich chování. O něco méně respondentů (206) si myslí, že program BESIP Team je nejúspěšnější, co se týče dopravní prevence (celkově skončil na 3. místě). Školy smyku a motoškoly to mají přesně obráceně. Sice si více

respondentů (273) si myslí, že Školy smyku a motoškoly více ovlivnily jejich chování (stejně tak jako u BESIP Teamu), ale celkově skončily na 3. místě.

#### **4. JAK PREVENTIVNÍ PROGRAMY OVLIVŇUJÍ CHOVÁNÍ ŘIDIČŮ Z POHLEDU ŘIDIČŮ SAMOTNÝCH? (Otázka 2)**

V následující otázce byli respondenti dotazováni, v čem jejich chování bylo ovlivněno, pokud si myslí, že na ně preventivní programy vůbec měly nějaký vliv. Respondenti odpovídali následovně.

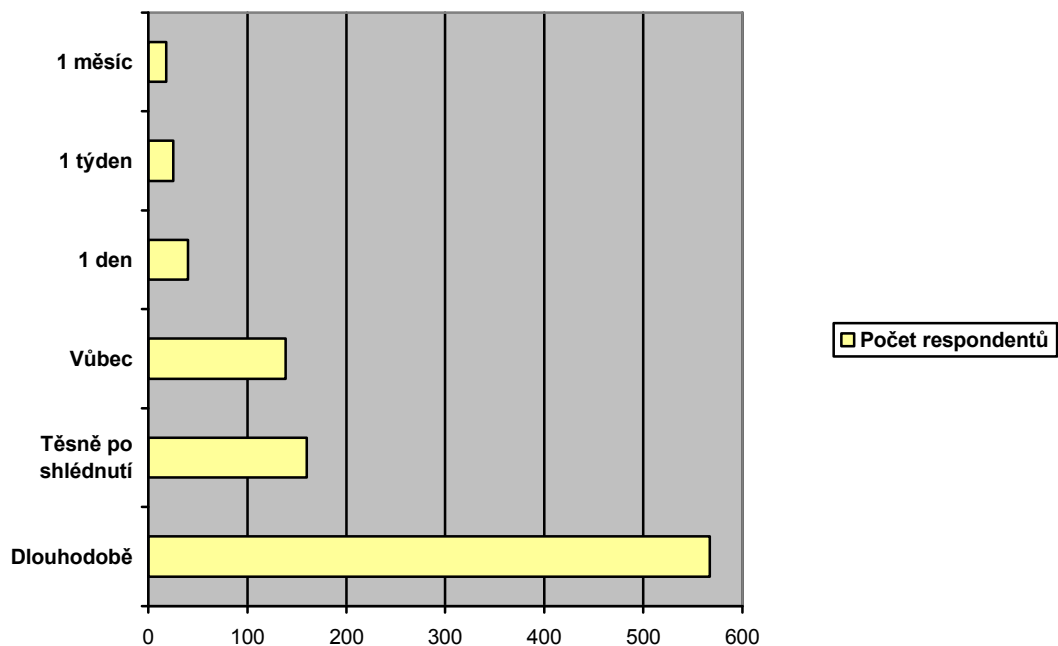


- 688 respondentů si myslí, že si uvědomují dopady dopravních nehod (smrt, úrazy).
- 510 respondentů vidí vliv v používání bezpečnostních pásů.
- 464 respondentů vidí vliv v tom, že řídí bez alkoholu a jiných psychotropních látek.
- 416 respondentů si myslí, že díky preventivním programům snaží řídit méně agresivně.

- 394 respondentů si myslí, že zpomaluje na předepsanou rychlost díky vlivu preventivních programů.
- 45 jiné
  - Příklady jiných odpovědí než nabídnutých. Mohli bychom je shrnout do kategorií vědomostí o bezpečném chování, dovedností bezpečného ovládání vozidla, chování v interakci s ostatními řidiči (předvídání).
    - Člověk, který ve školních letech podstoupil dopravní výchovu, se může během výcviku v autošколе plně soustředit na ovládání vozu, dopravní předpisy již má zažité.
    - Snažím se jinak vnímat dopravní situace a předvídat události ostatních řidičů
    - Vědomosti
    - Více zkušeností v krizových situacích
    - Zlepšení ovládání vozidla
    - Škola smyku - Vím jak se moje vozidlo chová na kluzkém povrchu, dokážu částečně vyvést vozidlo ze smyku a tím zabránit možné nehodě
    - Chovám se tak, abych napomáhal plynulosti dopravního provozu
    - Ohleduplnost k motocyklistům
    - Snažím se více respektovat aktuální stav a povrch vozovky a přírodní podmínky, snažím se více předvídat.
    - Věnuji se aktivně řízení
    - Větší přehled o situaci na silnici, viz. Besip team
    - Člověk tu nemá v podstatě jinou možnost, jak si vyzkoušet chování vozidla v extrémních situacích než ve školách smyku.
    - Všechny věci výše si uvědomuji i bez nějakých preventivních programů, preventivní programy člověka utvrzují v tom, že dělá správnou věc
    - Všechny tyto body jsou mi známy již od začátku, spíše si myslím, že mě preventivní programy naučily lépe řídit, ale stále vím, že se můžu zdokonalovat.
    - Ohleduplnost k ostatním
    - Jak se chovat, když se něco stane
    - Kdo je bezohledný, na toho takový projekt neplatí, ukázněný ho nepotřebuje

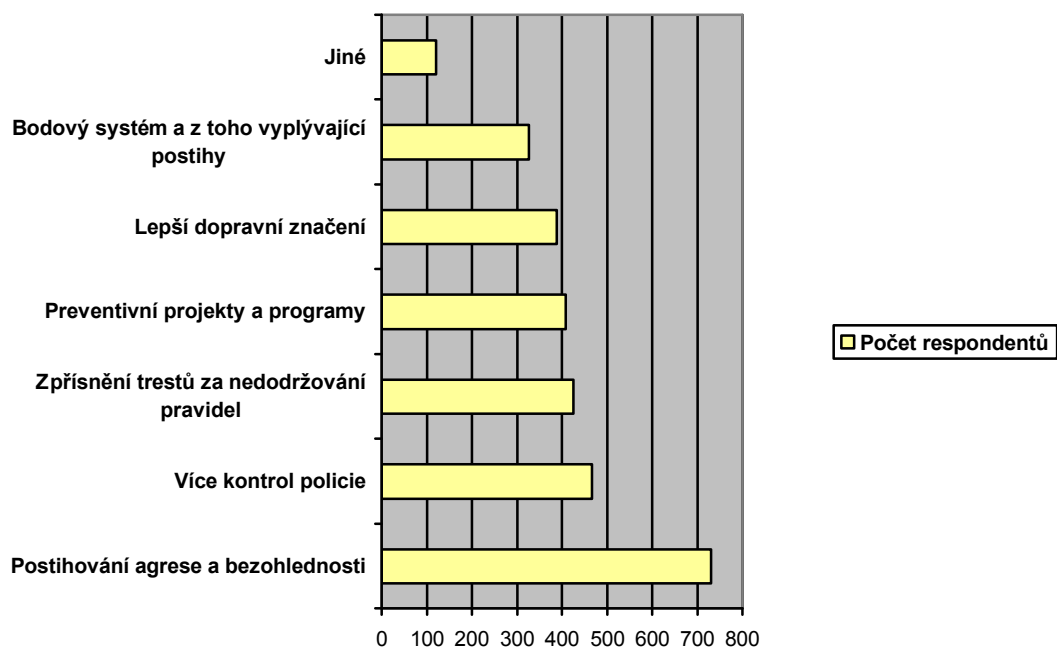
- Snažím se nebýt jako ostatní řidiči v mém věku, tzn. něco si dokazovat za volantem.
- Předvídavost a defenzivní jízda.

## 5.PŮSOBNÍ PREVENTIVNÍCH PROGRAMŮ Z HLEDISKA ČASU (Otázka 6)



- 567 respondentů si myslí, že je preventivní programy ovlivňují dlouhodobě.
- 160 respondentů si myslí, že je preventivní programy ovlivňují těsně po shlédnutí plakátu, billboardu, spotu, absolvování výcviku.
- 139 respondentů si myslí, že je preventivní programy neovlivňují vůbec.
- 40 respondentů si myslí, že je preventivní programy ovlivňují jeden den.
- 25 respondentů si myslí, že je preventivní programy ovlivňují jeden týden.
- 18 respondentů si myslí, že je preventivní programy ovlivňují jeden měsíc.

## 6. JAKÁ OPATŘENÍ VIDÍ RESPONDENTI JAKO NEJPŘÍNOSNĚJŠÍ? (Otázka 7)



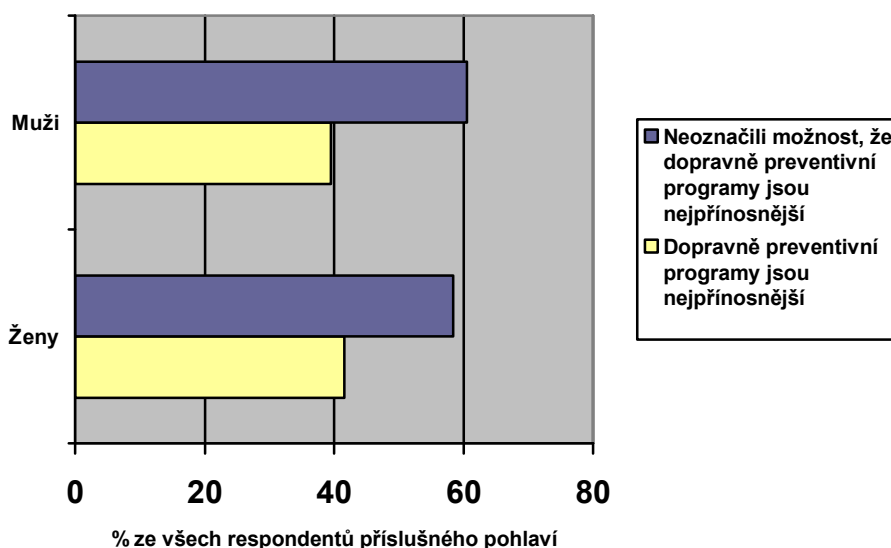
- 732 respondentů vidí jako nejlepší opatření pro zvýšení bezpečnosti v dopravě postihování agrese a bezohlednosti.
- 468 respondentů vidí jako nejlepší opatření pro zvýšení bezpečnosti v dopravě více kontrol policie.
- 424 respondentů vidí jako nejlepší opatření pro zvýšení bezpečnosti v dopravě zpřísnění trestů za nedodržování pravidel.
- 409 respondentů vidí jako nejlepší opatření pro zvýšení bezpečnosti v dopravě preventivní projekty a programy.
- 392 respondentů vidí jako nejlepší opatření pro zvýšení bezpečnosti v dopravě lepší dopravní značení.
- 327 respondentů vidí jako nejlepší opatření pro zvýšení bezpečnosti v dopravě bodový systém a z toho vyplývající postihy.
- 119 jiné :
  - Zlepšení stavu silnic: 23 (23%)

- Lepší příprava v autoškole a motoškole (hlavně nácvik extrémních situací, výcvik v hustém provozu, více naježděných hodin, těžší závěrečné zkoušky, možná psychotesty): 11 (11%)
- Efektivní práce policie (kontrola přechodů u škol místo kontroly parkování): 8 (8%)
- Zpřísněné trestů za hrubé porušování pravidel, za vážné nehody a opakované porušování pravidel: 6 (6%)
- Společenská výchova: 5 (společností prohloubený pocit viny u řidičů, kteří zavinili dopravní nehodu svou agresivitou a bezohledností, sebekázeň) (5%)
- Rovné tresty pro každého občana: 4 (4%)
- Odebrání ŘP za řízení v opilosti nebo pod vlivem drog a jiné vážné přestupky: 4 (4%)
- Úprava bodového systému: 3 (3%)
- Úprava silničního zákona (srozumitelnost): 3 (3%)
- Pokuty podle výše platu: 3 (3%)
- Začít s výukou již od ZŠ: 3 (3%)
- Upozorňování řidičů prostřednictvím programů jako je Nemyslíš, zaplatíš! + reálné případy lidí včetně drastických záběrů 3 (3%)
- Preventivní programy formou rozhovoru a diskusních skupin v rámci škol či mimoškolních aktivit, kde se rozebírá chování řidiče, psychická kondice, důraz na odpovědnost k ostatním účastníkům silničního provozu: 3 (3%)
- Vyšší pokuty: 2 (2%)
- Více kontrol policie: 2 (2%)
- Větší pravomoci Policie ČR: 2 (2%)
- Kontrola hmotnosti (TNV) těžkých nákladních vozidel, omezení TNV v ČR-využití nákladní vlakové přepravy: 2 (2%)
- Po 5 letech (8 letech) přezkoušení z pravidel silničního provozu a z praktické dovednosti řízení vozidla: 2 (2%)
- Zrušit bezdůvodné kontroly PČR: 1 (1%)
- Přísnější postihy pro řidiče z povolání: 1 (1%)
- Inspirace u států s bezpečným provozem: 1 (1%)
- ŘP na zkoušku 1 rok: 1 (1%)



- Technické vzdělávání: 1 (1%)
- Zvýšení trestů za řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo psychotropních látek: 1 (1%)
- Vězení za řízení v opilosti: 1 (1%)
- Postihování zbytečně pomalé a nejisté jízdy (nařízení kondičních jízd): 1 (1%)
- Nemožnost odmazávání bodů po absolvování kurzů: 1 (1%)
- Přesunout cyklisty na cyklostezky: 1 (1%)
- Zvýšení pasivní bezpečnosti: 1 (1%)
- Rychlejší činnost příslušných úřadů a soudu: 1 (1%)

Procentuálně více žen než mužů uvedlo, že dopravní preventivní programy jsou pro zvýšení dopravní bezpečnosti nejpřínosnější. 41,6% všech žen a 39,5% všech mužů, tedy ženy pouze o 2,1 % více než muži.



Nejvíce respondentů má ukončené vzdělání maturitou, ale procentuálně odpovědělo nejvíce respondentů s dokončeným vysokoškolským vzděláním. Nejméně s dokončeným základním vzděláním.

Nejvíce respondentů, kteří kladně odpověděli na otázku 27d (= Jako nejpřínosnější pro dopravní bezpečnosti jsou dopravní preventivní programy), jsou zaměstnanci státní správy, technici a studenti.

V procentuálním zastoupení je pro preventivní programy nejvíce Liberecký kraj, dále Plzeňský, Olomoucký, Jihomoravský a Praha. Podle počtu respondentů nejvíce odpovědělo těch, kteří žijí v Praze.

Nejpřínosnější se preventivní programy zdají skupině respondentů, kteří aktivně řídí 1-5 let.

Procentuálně vidí nepřínosnější preventivní programy řidiči SUV. Z pohledu počtu respondentů, nejvíce respondentů řídí osobní vůz a dále combi, tedy stejně tak jako v celkovém souhrnu.

Více než polovina celkového počtu lidí, ve skupině 1 až 2 roky aktivního řídiče na motocyklu, označila preventivní programy jako nejpřínosnější opatření. S narůstajícími počty najetých let procenta klesají.

Ze skupiny respondentů, kteří označili preventivní programy jako nejpřínosnější opatření, je pouze 54% aktivních motorkářů. Tito motocyklisté nejčastěji vlastní motocykl nad 25 kW. Z celkového počtu motocyklistů s motocyklem nad 25 kW, označilo 42% preventivní programy jako nejpřínosnější opatření pro dopravní bezpečnost.

Skupina řidičů ve věkové skupině 55-64 let je ta skupina, která by nejvíce chtěla trestat agresivitu a bezohlednost v dopravě (88,2 % z této věkové skupiny). Dále věková skupina 35-44 let (80%), 45-54 let (78,7%), 25-34 let (74,7%), +64 let (68,4%), 21-24 let (57,4%), -18 let (50%), 18-20 let (47,9%). Můžeme si všimnout, že přestože více procent ze starších věkových skupin uvedlo jako nejpřínosnější opatření trestání agrese a bezohlednosti, tak v mladších věkových skupinách souhlasila přibližně polovina, což není zanedbatelné číslo. Důvodem je pravděpodobně skutečnost, že mladší řidiči nemají tolik zkušeností v roli řidiče a tudíž se i méněkrát setkali s agresivními a bezohlednými řidiči.

### Zobecnění materiálu, interpretace a závěry ze šetření

Respondenti mají k dopravně preventivním programům převážně kladný postoj, i když v rámci zvýšení bezpečnosti silničního provozu preferují represivní opatření, jakými jsou: postihování a agrese a bezohlednosti, více kontrol policie a zpřísnění trestů za nedodržování pravidel. Toto lze interpretovat jako zájem řidičů o dopravně preventivní programy jako o vhodný doplněk ke zvýšení

bezpečnosti silničního provozu při preferenci kontrolních a represivních složek státu.

### Diskuze (upozornění na diskutabilní části šetření)

Chtěla bych čtenáře upozornit na diskutabilní části šetření, zvláště v oblasti nasbíraných dat. Uvědomuji si možné nedostatky nasbíraných dat dotazníkovou metodou. Odpovědi respondentů nemusí být pravdivé. Respondent se může prezentovat podle svého ideálnějšího obrazu, byť je dotazník anonymní. Choulostivá místa vnímám v otázce o počtu zaviněných nehod nebo počtu přidělených bodů dle bodového systému.

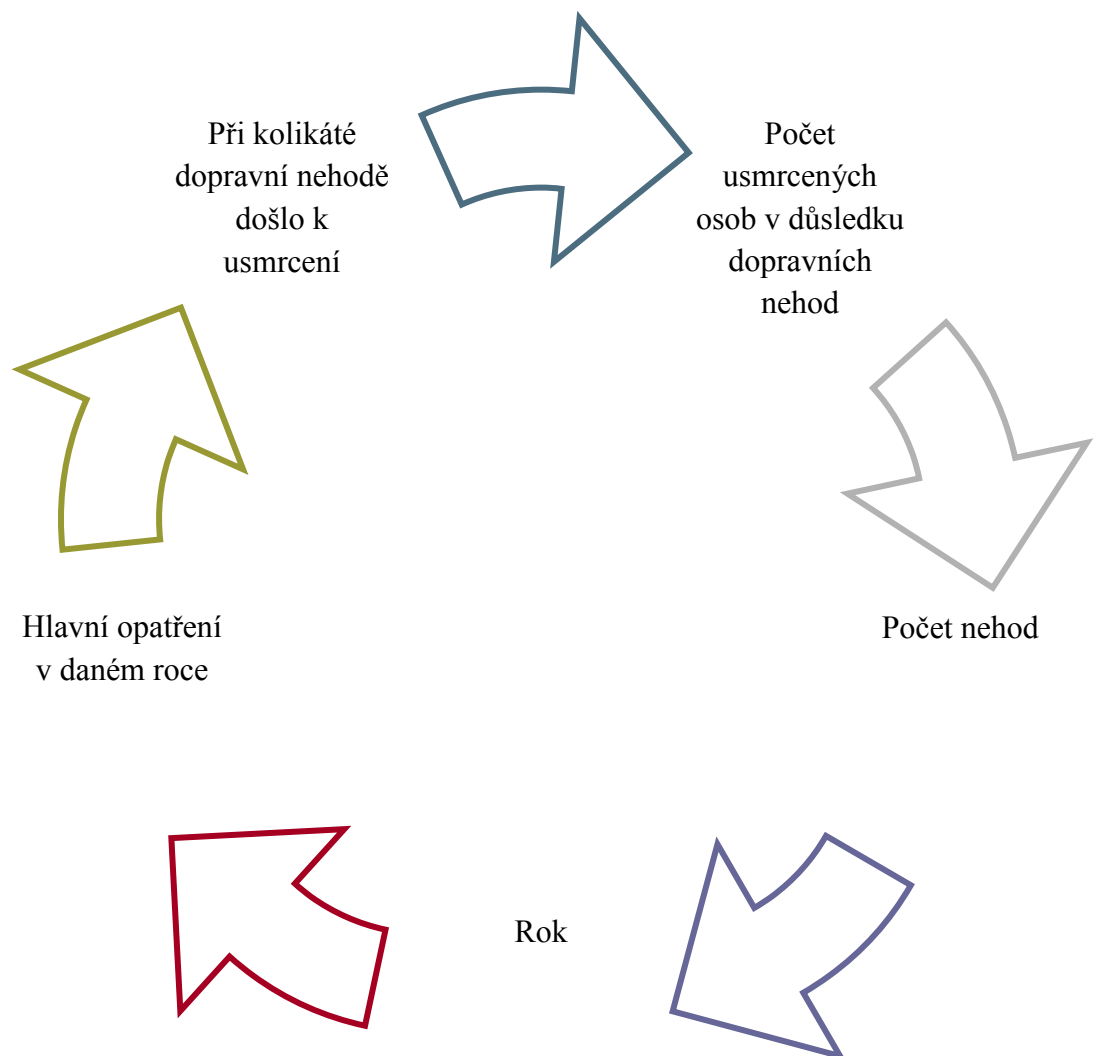
## **Vyhodnocení statistik dopravní nehodovosti**

### Formulace tématu:

Závislost počtu dopravních nehod a počtu usmrcených osob při dopravních nehodách na preventivních programech.

### Konkretizace problému dílčích výzkumných otázek

Oblasti zájmu



O1: Jak se vyvíjel počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod v závislosti na realizaci dopravně preventivních projektů?

O2: Jak se vyvíjel počet dopravních nehod v závislosti na realizaci dopravně preventivních projektů?

O3: Jaké jsou pozitivní trendy v rámci dopravních nehod v roce 2009?

O4: Jaké jsou negativní trendy v rámci dopravních nehod v roce 2009?

Podle statistiky Policie ČR, za ochotné spolupráce pplk. ing. Josefa Tesaříka, zjistíme počet dopravních nehod od roku 1990 do roku 2009 a počet usmrcených osob při dopravních nehodách od roku od roku 1990 do roku 2009.

Z BESIPu a příslušných webových stránek zjistíme data spuštění dopravních preventivních programů.

Při porovnání dat můžeme odhadnout, zda se dopravně preventivní programy projeví v dopravní nehodovosti a počtu usmrcených osob při dopravních nehodách. K porovnání nám pomůže tabulka na následující stránce.

Rok	Počet usmrčených do 24 hodin	Počet nehod	Při kolikáté dopravní nehodě došlo k usmrcení	Hlavní opatření
1990	1173	94 664	80,70	
1991	1194	101 384	84,91	
1992	1395	125 599	90,04	
1993	1 355	152 157	112,22	
1994	1 437	156 242	106,07	
1995	1 384	175 520	126,82	
1996	1 386	201 697	145,52	Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích – „Překlenovací zákon“
1997	1 411	198 431	140,63	Zavedení nejvyšší dovolené rychlosti 50 km/h v obci (vyhláška 147/2007 Sb.)
1998	1 204	210 138	174,53	
1999	1 322	225 690	170,71	
2000	1 336	211 516	158,32	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů – změna v povinnosti hlášení nehod (hmotná škoda nad 50 000,- Kč), dále mimo jiné:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bodový systém hodnocení řidičů</li> <li>• Celodenní svícení i za nesnížené viditelnosti</li> <li>• Dětské zádržné systémy s výjimkou</li> <li>• Vyšší tresty za dopravní přestupky</li> </ul>
2001	1 219	185 664	152,31	
2002	1 341	190 718	141,22	
2003	1 319	195 851	148,48	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezpečná obec</li> </ul>
2004	1 215	196 470	161,70	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Národní strategie bezpečnosti silničního provozu</li> <li>• Zahájení projektu The Action</li> <li>• Zahájení projektu Close to!</li> <li>• Bezpečná obec</li> </ul>
2005	1 127	199 262	176,81	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motoškola Brno (soukromé)</li> </ul>

<b>2006</b>	956	187 965	196,62	<p>Zákon č. 411/2006 Sb. novelizující zákon č. 361/2000 Sb.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Konec výjimek na dětské zádržné systémy</li> <li>•Pokračování The Action</li> <li>•„Domluvme se!“</li> <li>•BESIP Team</li> <li>•Close to!</li> <li>•Bezpečná obec</li> <li>•Motoškola Brno (soukromé)</li> </ul>
<b>2007</b>	1 123	182 736	162,72	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Kampaň „Domluvme se!“</li> <li>•The Action</li> <li>•BESIP Team</li> <li>•Close to!</li> <li>•Bezpečná obec</li> <li>•Motoškola Brno (soukromé)</li> </ul>
<b>2008</b>	992	159 990	162,42	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Kampaň „Nemyslíš. Zaplatíš!“</li> <li>•The Action</li> <li>•„Domluvme se!“</li> <li>•BESIP Team</li> <li>•Close to!</li> <li>•Bezpečná obec</li> <li>•Motoškola Brno (soukromé)</li> </ul>
<b>2009</b>	832	74 815	89,92	<ul style="list-style-type: none"> <li>•The Action</li> <li>•Kampaň „Nemyslíš. Zaplatíš!“</li> <li>•BESIP Team</li> <li>•Close to!</li> <li>•„Domluvme se!“</li> <li>•Bezpečná obec</li> <li>•Motoškola Brno (soukromé)</li> </ul>
<b>2010</b>	164 (předběžná data)	22 560 (předběžná data)	137,56	<ul style="list-style-type: none"> <li>•The Action</li> <li>•Kampaň „Nemyslíš. Zaplatíš!“</li> <li>•BESIP Team</li> <li>•„Domluvme se!“</li> <li>•Bezpečná obec</li> <li>•Motoškola Brno (soukromé)</li> </ul>

Tabulka je doplněná částečně o rok 2008, celý rok 1990 – 1993 a 2009 až do dubna 2010. Dále o preventivní programy vztahující se k diplomové práci.

Strop počtu dopravních nehod je v roce 1999. Klesá až do roku 2001, poté stoupá do roku 2005 a pak rapidně klesá. V roce 2006 poklesl počet dopravních nehod ve všech krajích s výjimkou Prahy (nejvíce dopravních nehod se stalo v Praze, 34.689, tj. 18,4%).

V roce 2006 klesl počet usmrcených osob při dopravních nehodách. Pokles dopravních nehod oproti 2005 je dán zvýšením hranice škody.

Vývoj následků nehod v roce 2009 byl velmi příznivý, neboť zaznamenáváme významný pokles počtu usmrcených a zraněných osob a vysoký je i pokles počtu nehod, který lze především přisoudit legislativní změně, která od 1. ledna 2009 změnila „hranici“ povinnou pro hlášení nehody policii z původních 50 000 Kč na 100 000 Kč.

Počet nehod v roce 2009 je od roku 1990 nejnižší, když nejvíce nehod bylo v roce 1999 (225 690 nehod). Počet usmrcených v roce 2009 je nejnižší od roku 1990. Nejvíce usmrcených bylo v roce 1994, kdy zahynulo 1 473 osob a tzn., že počet usmrcených v roce 2009 je oproti roku 1994 nižší o 641 osob (tj. téměř o 44%). Poprvé od roku 1990 se počet usmrcených „dostal pod hranici“ 900 osob. (ze Statistiky dopravní nehodovosti v roce 2009, na webových stránkách Policie ČR). Dále je uvedeno porovnání počtu nehod a jejich následků, zaviněných řidiči osobních automobilů v závislosti na jejich věku.

Popis roku 2009: Řidiči věkového rozmezí 25 až 34 let se podílejí necelými 29% na zavinění nehod a zhruba stejným podílem i na počtu usmrcených při těchto nehodách. Další více jak 1/5 nehod připadá na věkovou skupinu 35 až 44 let. V porovnání s rokem 2008 registrujeme více usmrcených prakticky jenu nehod zaviněných řidiči věkové kategorie nad 64 let (o 26%). Nejvyšší závažnost byla u nehod zaviněných řidiči věkové skupiny nad 64 let (22,6 usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) a dále u věkové skupiny 21 až 24 let a 45 až 54 let, kde hodnota tohoto ukazatele představuje 14,2 usmrcených.

V následujících tabulkách jsou uvedeny nejčtetnější a nejtragičtější příčiny nehod řidičů motorových vozidel. Nejčtetnější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2009 bylo opět nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla (17,7% z nehod řidičů – bezmála 1/5), nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (11,4%), nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem (9,2%). Tyto tři příčiny tak představují bezmála 40% celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel.



	DESET nejčtetnějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; rok 2009	Počet usmrčených osob
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	11 888
2.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 683
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 198
4.	nesprávné otáčení nebo couvání	5 348
5.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	4 454
6.	jiný druh nesprávné jízdy	4 342
7.	nezvládnutí řízení vozidla	3 854
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "dej přednost v jízdě! "	3809
9.	vjetí do protisměru	2 592
10.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	1 827

Jak vyplývá z další tabulky, nejtragičtější příčinou nehod řidičů motorových vozidel v roce 2009 bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (19,1% - prakticky každá 5. oběť nehod), následují nehody zaviněné nevěnováním potřebné pozornosti řízení vozidla (12,1%) a nepřizpůsobením rychlosti stavu vozovky (téměř 11,9%) atd. Celkem pak na tyto tři nejtragičtější příčiny připadá přes 43% z celkového počtu usmrčených osob.

	DESET nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel; rok 2009	Počet usmrcených osob
1.	nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	144
2.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	91
3.	nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	90
4.	vjetí do protisměru	88
5.	nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	59
6.	nezvládnutí řízení vozidla	33
7.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "dej přednost v jízdě !"	31
8.	jiný druh nepřiměřené rychlosti	26
9.	jiné nedání přednosti	18
10.	nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	17

#### Souhrnné následky v roce 2009

Policie ČR v roce 2009 šetřila celkem 74 815 nehod, při kterých bylo 832 osob usmrceno.

Nejvíce usmrcených osob bylo ve věkové kategorii 25 až 34 let (166 osob). Následuje kategorie 35 až 44 let (zahynulo 155 osob), dále kategorie nad 64 let (zahynulo 141 osob), v kategorii 45 až 54 let zahynulo 119 osob, v kategorii 55 až 64 let zahynulo 97 osob, v kategorii 21 až 24 let zahynulo 88 osob, v kategorii 18 až 20 let zahynulo 40 osob atd. V porovnání s rokem 2008 zaznamenáváme více usmrcených prakticky jen v kategorii 35 až 44 let (o 14 osob), naproti tomu došlo k výraznému snížení v kategorii 25 až 34 let (o 58 osob) a v kategorii 18 až 20 let (o 38 osob). Souhrnně lze konstatovat, že osoby mladší 35 let představují více jak 38% z celkového počtu usmrcených při nehodách v roce 2009. Z celkového počtu 832 osob usmrcených při nehodách v silničním provozu v roce 2009 bylo 14 dětí (o 3 děti méně, než v roce 2008).

#### Negativní a pozitivní trendy v roce 2009

a. **Negativní trendy** - ve srovnání s rokem 2008 zaznamenáváme nárůst počtu usmrcených u následujících položek statistiky nehod (pouze vybrané):

- u nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (o 43 osob)
- u nehod, které skončily havárií (o 13 osob)
- u nehod v noční době (o 11 osob)

**b. Pozitivní trendy** – významnější snížení počtu usmrcených osob nastalo u následujících položek statistiky nehod (pouze vybrané):

- u nehod zaviněných řidiči osobních automobilů (o 127 osob)
- u nehod, které se staly v obci (o 98 osob)
- u nehod v denní době, dobré podmínky (o 90 osob)
- u nehod, které skončily srážkou vozidel (o 75 osob)
- u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí jízdy (o 64 osob)
- u nehod, které se staly mimo obec (o 62 osob)
- u nehod zaviněných nesprávným předjížděním (o 38 osob)
- u nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě (o 33 osob)
- u nehod zaviněných nesprávným způsobem jízdy (o 23 osob)

#### Závěr

Po neúspěšném roce 2007 nastalo významné zlepšení a podobně jako v roce 2008 i v roce 2009 registrujeme významný pokles počtu usmrcených osob, který je za posledních 20 let třetí největší (po roce 1998, kdy snížení představovalo 207 osob a po roce 2006 – snížení o 171 osob). Za posledních 49 let bylo méně usmrcených jen čtyřikrát - v roce 1984 – 786 osob; v roce 1986 – 768 osob; v roce 1987 – 766 osob a v roce 1988 - 810 osob.

Pokles počtu usmrcených osob zaznamenáváme prakticky u všech kategorií účastníků nehod, s výjimkou spolujezdců v nákladních automobilech a řidičích autobusů, kde nastalo zvýšení. Velmi nepříznivý vývoj byl u nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, kde počet usmrcených osob byl bezmála o 54% vyšší, než v roce 2008 a počet usmrcených při těchto nehodách je nejvyšší za posledních 6 let, ale podíl následků těchto nehod na celkovém počtu silničních obětí (tj. 14,9% v loňském roce) je nejvyšší za posledních 15 let. Nepříznivý vývoj počtu usmrcených osob registrujeme i u nehod na náledí (o 267%) a v noční době (o 24%). Ke zvýšení počtu usmrcených o 10% došlo u věkové kategorie 35 až 44 let. Největší absolutní pokles počtu usmrcených byl v kategorii chodec – o 53 osob (tj. o 25,2%) a největší pokles byl u věkové kategorie nad 64 let (o 21%), přesto se chodci na celkovém počtu usmrcených podílejí téměř 19%, následují řidiči osobních automobilů - pokles o 40 osob (tj. o 11%) a pokles

zaznamenáváme především ve věkové kategorii 35 až 44 let (cca o 20%) a dále v kategorii 18 až 20 let (cca o 49%). Významné snížení bylo i v kategorii spolujezdců v osobních automobilech – o 33 osob (tj. o 18,2%), především u věkové kategorie 18 až 20 let (snížení o 50%) a u kategorie 55 až 64 let (o 60%). Opomenout nelze ani kategorii jednostopých motorových vozidel, kde zahynulo o 25 řidičů motocyklů méně (tj. o 24,8%), především díky snížení v kategorii 25 až 34 let (snížení cca o 1/3). Příznivou bilanci zcela jistě ovlivnila i rozsáhlá, kontinuální medializace problematiky tragických následků nehod, podporována Policejním prezidiem.<sup>55</sup>

Statistiku zpracovali pplk. ing. Josef Tesařík a pplk. Petr Sobotka z Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR v Praze dne 14. ledna 2010.

---

55 Počty usmrcených a zraněných osob odpovídají stavu zjištění do 24 hodin po nehodě.

## **Šetření využívající pozorování a řízený rozhovor**

### Formulace tématu:

Porovnávání názorů řidičů a jejich reálného chování.

### Konkretizace problému dílčích výzkumných otázek

#### Výzkumné otázky

O1: Jaké znají řidiči dopravně preventivní programy?

O2: Vnímají řidiči vliv dopravně preventivních programů na své chování?  
Pokud ano, tak v čem?

O3: Jaký postoj mají k dopravně preventivním programům řidiči  
vyznačující se agresivním (ofenzivním) stylem jízdy?

O4: Jak vnímá lektor vliv dopravně preventivních programů na chování  
žáků autoškoly za volantem?

### Volba a charakteristika metod

- Pozorování<sup>56</sup>
- Řízený rozhovor<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup> Pozorováním rozumíme řízené pozorování se základními rysy: vymezení cíle a objektu pozorování, rozčlenění zaznamenaných segmentů, vedení jednoduchého záznamu a postup pro zpracování získaných dat. Takto rozumíme technice pozorování podle J.Pelikána (Praha 2007).

<sup>57</sup> Řízeným rozhovorem rozumíme explorativní metodu, která vychází z ústní komunikace a opírá se o soubor předem připravených otázek. Takto rozumíme technice řízeného rozhovoru podle J.Pelikána (Praha 2007).

## Charakteristika výzkumného vzorku

Výzkumný vzorek je rozdělen na dvě části.

Prvního šetření se účastnilo 5 žáků autoškoly, z toho 3 muži a 2 ženy. Všichni žáci prochází výcvikem řidičského oprávnění B. Tři účastníci jsou ve věku 18 let, jedna žena je ve věku 23 let a jeden muž ve věku 32 let.

Druhého šetření se účastnilo 8 řidičů (6 mužů a 2 ženy). Muži ve věku 21, 30 (3 muži), 31 a 49 let. Ženy ve věku 24 a 45 let.

## Zpracování získaných dat

### Otázky pro pozorovatele

Pozorovatel k pozorovanému:

- „Znáš některý z těchto dopravně preventivních programů?“
- „Vnímáš, že tě preventivní programy ovlivňují? Pokud ano, tak jak (např. používám bezpečnostní pásy, uvědomuji si dopady dopravních nehod)“?

Pozorovatel (učitel autoškoly):

- Vnímáte jako lektor, že jsou řidiči (studenti ve Vaší autoškole) ovlivňováni dopravně preventivními programy? Pokud ano, tak jakými a jak?

### Postup:

První část šetření se týkala žáků autoškoly Ital Car s.r.o. se sídlem v Praze na Žižkově. Učitel výše uvedené autoškoly byl pověřen k pozorování jeho 5žáků. Po pozorované jízdě pokládal lektor otázky uvedené v popisu šetření.

V pozorovací části se učitel autoškoly zaměřil na následující projevy chování<sup>58</sup>:

- Verbálně agresivní (nadává)
- Neverbálně agresivní (nevhodné posunky apod.)
- Fyzicky agresivní (např. mlátí do volantu)
- Ofenzivní způsob jízdy (nespolupracuje s ostatními řidiči, je bezohledný, agresivní)
- Defenzivní způsob jízdy (technicky řídí dobře, bez chyb, nespolupracuje s ostatními řidiči)
- Kooperativní způsob jízdy (spolupracuje s ostatními řidiči, využívá „zip“ apod.)

V záznamovém archu učitel autoškoly označil chování, které se projevilo během jízdy. Zaznamenal dopravně preventivní programy a instituce, které žák znal. To znamená, že ví, že existují. Druhá otázka se týkala vlivu programů na žáka. Žák reflektoval působení dopravně preventivních programů a institucí na sebe. Třetí a poslední otázka byla mířena na učitele autoškoly, zda vnímá, že jsou žáci ovlivňováni dopravně preventivními programy a institucemi.

### Vyhodnocení 1/2

Všech 5 žáků řídí defenzivně až kooperativně podle pozorování učitele autoškoly. Ani jeden žák se při jízdě neprojevoval agresivně. Po řízeném rozhovoru můžeme konstatovat, že všichni žáci znají jako dopravně preventivní nástroj autoškolu a kampaň Nemyslíš, zaplatíš!. 4 z 5 žáků znají Školy smyku a motoškoly. 3 z 5 žáků znají BESIP Team. Označené dopravně preventivní

---

<sup>58</sup> Vycházíme podle 3stupňové kompetence mobility podle autorů James & Nahl (2000) popsané ve sborníku „FIT TO DRIVE, 2<sup>nd</sup> International Traffic Expert Congress 2007“ v článku „Solidarity n traffic – A look at the future and at a new paradigm of modification of driving behaviour“, autor Bernd P. Rothenberger, str. 72.

Stupeň 1: charakterizuje se egocentrickým myšlením, kognitivní schémata jsou vysoce iracionální. V našem případě tak označujeme ofenzivní jízdu.

Stupeň 2: charakterizuje se logickým myšlením, zacílením na bezpečnost a „přežití“, v důsledku neplynulým provozem. V našem případě tak označujeme defenzivní jízdu.

Stupeň 3: Charakterizovaný solidaritou k druhým, je komunikativní, podporující, přátelský, tolerantní, monitorující své vlastní chování, emoce a poznávání. V našem případě tak označujeme kooperativní jízdu.



programy a instituce byly podrobeny dalším otázkám lektora, z jejichž odpovědí můžeme konstatovat následující. 2 žáci (muž 18 let a žena 23 let) si myslí, že je dopravně preventivní programy a instituce vůbec neovlivňují. Zbylí 3 žáci si myslí, že jsou ovlivněni autoškolou (např. uvědomují si důsledky dopravních nehod) a z nich 2 žáci si myslí, že jsou ovlivněni kampaní Nemyslíš, zaplatíš! (uvědomují si dopady dopravních nehod, musí se soustředit a myslet).

Učitel autoškoly zhodnotil vliv dopravně preventivních programů a institucí následovně. Učitel autoškoly a žáci neznají dopravně preventivní programy The Action, Bezpečná obec, Domluvme-se!, Close to. Učitel autoškoly negativně hodnotí kampaň Nemyslíš, zaplatíš!, protože se spoty, podle jeho názoru, míjí účinkem. Žáci využijí čas spotu na odběhnutí si od televize, protože vědí, že to je pouze hrané. Podle učitele autoškoly jsou představitelnější animace BESIPU (např. co se stane, když se rozhodnete předjíždět v nepřehledné zatáčce). Učitel autoškoly by si představoval velkoplošné plakáty s fotkami ze skutečných nehod, které by vybízely ke zpomalení a domýšlení důsledků vlastní jízdy. Uvědomuje si, že jeto z etického hlediska neproveditelné. Problém vidí hlavně ve výkonu automobilů a ve víře „něco takového se mně nemůže stát“.

### Vyhodnocení 2/2

Do pozorovacího archu jsem zaznamenala projevy chování. 7 řidičů z 8 se projeví verbálně agresivně. Nejčastěji to bylo v situacích: agresivní jízda ostatních řidičů, neukáznění chodci, nepoužívání směrových ukazatelů ostatních řidičů, „problikávání“ rychle se blížícím vozidlem. Neverbálně agresivní chování se vyskytlo u 2 z 8 řidičů při agresivní jízdě jiného řidiče. Všechny 8 řidičů se při jízdě snažilo spolupracovat s ostatními řidiči (např. přejetí z pravého do středního pruhu na Jižní spojce v Praze a uvolnění tak místa pro najíždějící vozidla). Po mnou vedeném řízeném rozhovoru můžeme konstatovat, že všichni řidiči znají jako dopravně preventivní nástroj autoškolu, kampaň Nemyslíš, zaplatíš!, BESIP Team, Dopravní výchovu ve škole, Školy smyku a motoškoly. 6 řidičů z 8 zná kampaň Bezpečná obec. 2 z 8 řidičů znají kampaň Domluvme-se!. Označené dopravně preventivní programy a instituce byly podrobeny mým dalším otázkám, z jejichž odpovědí můžeme konstatovat

následující. Polovina řidičů si myslí, že je výcvik v autošcole neovlivnil, co se týče bezpečného chování v silničním provozu. Ostatní uvedli, že se naučili např. předvídat chování ostatních řidičů, soustředit se na celý provoz a ovládat vozidlo jen tak mimochodem. 5 z 8 řidičů uvádí uvědomění si následků dopravních nehod, jako pro ně pozitivní přínos kampaně Nemyslíš, zaplatíš!. 4 řidiči z 8 uvádějí, že díky měřicím ukazatelům rychlosti v obci snižují rychlost. 1 řidič uvádí, že BESIP Team ovlivnil jeho správné návyky, které by měl mít každý řidič (soužití různých dopravních prostředků v dopravě, předjíždění, poutání). 2 řidiči z 8 absolvovali kurz motoškoly v Brně a 1 řidič Školu smyku v Mostě. Uvádí, že si osvojili některé správné techniky jízdy. Prakticky si vyzkoušeli i nesprávné řidičské techniky (špatné brzdění a najíždění si do zatáček).

### Zobecnění materiálu, interpretace a závěry ze šetření

Žáci autoškoly se neprojevili agresivně a řidiči z druhé části vzorku se sice většinou projeví verbálně agresivně, ale alespoň polovina z nich má na dopravně preventivní programy a kampaně pozitivní názor. Podle první části šetření to vypadá, že dopravně preventivní programy a instituce nepůsobí na účastníky silničního provozu pozitivně. Sám učitel autoškoly není příznivcem dopravně preventivních kampaní.

Podle druhé části šetření můžeme konstatovat, že se řidiči ve většině případů projeví verbálně agresivně na rozdíl od žáků autoškoly. V autošcole si žáci samozřejmě dávají více pozor na svůj projev, ale předpokládala jsem, že se nějaké prvky agresivity mohou projevit. Ty se neprojevily. Zkušenější řidiči se cítí více ovlivnění dopravně preventivními programy a institucemi než řidiči začátečníci. Nejlépe, z dopravní prevence, vychází autoškola, Nemyslíš, zaplatíš! a BESIP Team. Absolventi Škol smyků a motoškol (soukromé edukační prevence) jsou spokojeni s výcviky, co se týče praktického vyzkoušení konkrétních dovedností.

Vzorek zkušenějších řidičů a řidičů začátečníků neodhalil žádného agresivního řidiče, který by se projevoval agresivně vůči ostatním řidičům. Všichni řidiči řídili defenzivně až kooperativně.

### Diskuze (upozornění na diskutabilní části šetření)

Jsem si vědoma malého vzorku, kterého jsem využila k šetření. Naopak velký vzorek byl využit při zpracování elektronického dotazníku (více Kapitola 10). Ideální by bylo šetření vycházející z pozorování chování agresivních řidičů a zkoumání jejich stylu jízdy. Problém nastává v realizaci, tedy v takovém pozorování, o kterém by pozorovaný řidič nevěděl. V případě našeho vzorku si žádný řidič nebyl vědom toho, že je pozorovaný.

## **Závěr empirické části a využití výsledků šetření**

Odpovědi na základní otázky empirické části jsou následující.

### **h1) Vyhodnocení dotazníku**

Řidiči mají většinou pozitivní názor na dopravně preventivní programy a nejvíce se cítí být ovlivnění v tom, že si uvědomují dopady dopravních nehod.

### **h2) Vyhodnocení statistik dopravní nehodovosti**

Podle statistik dopravní nehodovosti můžeme říci, že na snížení počtu usmrčených osob v důsledku dopravních nehod měly dopravně preventivní programy (včetně usazení bodového systému) pozitivní vliv.

### **h3) Šetření využívající pozorování a řízený rozhovor**

Při porovnání chování řidičů a jejich znalosti dopravně preventivních programů jsem došla k závěru, že zkušenější řidiči znají více dopravně preventivních programů a také se cítí být více ovlivnění než řidiči začátečníci. Z pozorování chování řidičů vyplynulo, že zkušenější řidiči se projeví verbálně agresivně na rozdíl od řidičů začátečníků v autoškole, což je podle mého názoru dáno pozicí žáka v autoškole. Ani jeden z pozorovaných řidičů za volantem neřídil ofenzivně, agresivně. Proto nemůžeme udělat rozvinutější závěr pokrývající i agresivní řidiče.

Dotazníkovou metodou (první oddíl empirické části) se nám podařilo nasbírat poměrně velké množství dat, které má určitou výpovědní hodnotu i přes nedostatky dotazníkové metody popsané v diskuzi. Vyhodnocená data vytvořila náhled na názory řidičů na dopravně preventivní programy a jiná opatření podle mapy popsané v konkretizaci problému dílčích výzkumných otázek. Všeobecně známá je kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“, která má podle respondentů pozitivní vliv na chování řidičů. Při porovnání se statistikou dopravní nehodovosti (druhý oddíl empirické části) můžeme říci, že je možný

určitý vliv kampaně na snížení počtu dopravních nehod a následných úmrtí. Kampaň byla spuštěna v roce 2008 a v porovnání s rokem 2007 klesl počet usmrcených v důsledku dopravní nehody o 131 (z 1123 na 992). V roce 2009 klesl o dalších 160 obětí dopravních nehod (z 992 na 832). Názory respondentů se většinou k této i ostatním dopravně preventivním programům staví pozitivně. Při srovnání s výsledky šetření vyplývajícího z řízeného rozhovoru s řidiči (třetí oddíl empirické části) musím konstatovat, že zkušenější řidiči vidí větší smysl v dopravně preventivních programech než řidiči začátečníci. Data vyhodnocena z dotazníku to potvrzují. 9,8% respondentů starších 20 let si myslí, že žádný dopravně preventivní programy není přínosný pro bezpečnost na silnicích, zatímco u respondentů do 20 let je téhož názoru 13,5%, tedy o 3,7% více. Ostatní respondenti označili alespoň jeden dopravně preventivní program jako přínosný pro zvýšení dopravní bezpečnosti, ať už z hlediska přinášení informací, podílení se na zlepšení chování řidičů, snížení počtu dopravních nehod nebo usmrcených osob v důsledku dopravní nehody.

Jaká jsou doporučení pro další působení dopravně preventivních programů? I když dopravně preventivní programy mají za sebou kus dobré práce, je třeba se zaměřit více na některé cílové skupiny. V roce 2009 se řidiči věkového rozmezí 25 až 34 let podílejí necelými 29% na zavinění nehod a zhruba stejným podílem i na počtu usmrcených při těchto nehodách, tedy přibližně 21 696 nehod ( $74\,815 \cdot 0,29 = 21\,696$ ) a 241 usmrcených osob v důsledku dopravní nehody ( $832 \cdot 0,29 = 241$ ). Řidiči ve věkové skupině 25 až 34 let jsou tedy cílovou skupinou, na kterou by se další dopravně preventivní programy měly soustředit. Je to také nejpočetnější skupina řidičů z těch, kteří si myslí, že dopravně preventivní programy nemají žádný smysl. Více na straně 90.

Výsledky šetření mohou sloužit jako podněty a zpětná vazba pro realizátory (projektové týmy) zmiňovaných preventivních programů. Názory respondentů se mohou využít ke zmapování oblastí, kde dopravní prevence ještě pokulhává.

Jelikož jsou názory respondentů na dopravně preventivní programy vcelku pozitivní, a statistika dopravních nehod je dopravně preventivním programům nakloněna, výsledky šetření poslouží jako motivace projektových týmů za dobře odvedenou práci.

Výsledky šetření lze využít i jako podnět pro Ministerstvo dopravy ČR. Uvědomit si, že účastníci silničního provozu mají k dopravně preventivním programům pozitivní postoj, ale jako nástroj pro zvýšení bezpečnosti v dopravě upřednostňují represivní složky prevence (postihování agrese a bezohlednosti, více kontrol policie – viz Příloha 3).

Pro další výzkum by bylo vhodné využít metody pozorování a následný řízený rozhovor. Tato forma šetření by se mohla využít v rámci plošného výzkumu při analyzování chování řidičů. Nutné je zabezpečení přirozeného prostředí řidiče a záznam o eventuálně absolvovaných kurzech, programech apod.

## **Závěr**

Jedním z cílů diplomové práce bylo zmapovat oblast dopravně preventivních programů v České republice. Projektů zabývajících se dopravní bezpečností je jistě více. Pro naše účely jsem vybrala 6 státních dopravně preventivních programů a 3 soukromé.

V kapitole 7. jsem popsala stav dopravní výchovy a její místo v RVP. V závěru bych chtěla zopakovat nutnost přípravy učitelů na dopravní výchovu, byť se v našem vzdělávacím systému nevyskytuje jako samostatný předmět. Centrum dopravního výzkumu v Brně spolupracuje s Pedagogickou fakultou MU a společně vytváří materiál, který pomůže učitelům začlenit části dopravní výchovy do výuky. V roce 2006 vyšly informační materiály, které pomáhají učitelům ve výuce (Bezpečná cesta do školy, Metodika výuky dopravních značek, Implementace dopravní výchovy do školního vzdělávacího programu ZŠ). Dále BESIP vytváří materiály, které mohou pomoci učitelům. Zajímavý je webový portál [www.skodahrou.cz](http://www.skodahrou.cz), který mohou využít jak děti, tak i učitelé.

Z výzkumné části vyplývá, že dopravně preventivní programy u nás mají své místo. Ze srovnání všech tří empirických částí vyplynulo, že působení dopravně preventivních programů a úbytek usmrcených osob v důsledku dopravních nehod spolu pravděpodobně souvisí. S jistotou takové šetření ovšem nelze realizovat, protože na účastníky silničního provozu působí další vlivy (viz. Kapitola 2).

## Zdroje

### Monografické publikace

- Hartl, P., Hartlová, H. *Psychologický slovník*. Praha: Portál, 2004. ISBN 80-7178-303-X.
- Nickel Wolf-Rüdiger. *Fit to Drive. 1<sup>st</sup> International Traffic Expert Congress Berlin from May 3<sup>rd</sup> – 5<sup>th</sup> 2006*. Bonn: Kirschbaum Verlag, 2006. ISBN: 978-3-7812-1658-7.
- Nickel Wolf-Rüdiger. *Fit to Drive. 3<sup>rd</sup> International Traffic Expert Congress Prague 2008*. Bonn: Kirschbaum Verlag, 2008. ISBN: 978-3-7812-1713-3.
- Risser, R. *Fit to Drive. 2<sup>nd</sup> International Traffic Expert Congress Vinna from June 14<sup>th</sup> – 15<sup>th</sup> 2007*. Bonn: Kirschbaum Verlag, 2007. ISBN 978-3-7812-1682-2.
- Štikar, J., Hoskovec, J. *Přehled dopravní psychologie. Historie, teorie, výzkum, aplikace*. Praha : Karolinum, 1995. ISBN 80-7066-981-0.
- Štikar, J., Hoskovec, J., Šmolíková J. *Psychologická prevence nehod (Teorie a praxe)*. Praha : Karolinum, 2006. ISBN 8024610965.

### Internetové zdroje

- *BMVBS: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* [online]. [Berlin] : c2010 [cit. 2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.bmvbs.de/>>.
- *BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie* [online]. [Wien] : c2010 [cit. 2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.bmvit.gv.at/>>.
- *DR!NK SOS* [online]. [Praha] : c2007 [cit. 2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.drinksos.cz/>>.
- *HCT.CZ, a.s. Škola bezpečné jízdy - Škola smyku* [online]. c2010 [cit.2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.skolasmyku.cz/>>.



- *Metodický portál RVP* [online]. c2010 [cit. 2010-06-17]. Dostupné z WWW: <[www.rvp.cz](http://www.rvp.cz)>. ISSN 1802-4785.
- *Ministerstvo dopravy* [online]. [Praha] : [Ministerstvo dopravy ČR], c2006 [cit. 2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz>>.
- *Motoškola.CZ* [online]. c2005 - 2007 [cit. 2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.motoskola.cz>>.
- *Nadace Malina* [online]. c2010 [cit. 2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.nadace-malina.cz>>.
- *Nová pravidla* [online]. [Praha] : [Ministerstvo dopravy ČR], c2005-2010 [cit. 2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://novapraavidla.cz/>>.
- *Novinky - Stopnehodám.cz* [online]. c2009 [cit. 2010-05-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.stopnehodam.cz/>>.
- *Policie České republiky* [online]. c2010 [cit. 2010-06-15]. Dostupné z WWW: <<http://policie.cz/>>.
- *Observatoř bezpečnosti silničního provozu* [online]. c2008 [cit. 2010-06-15]. Dostupné z WWW: <<http://www.czsro.cz/>>.

Příloha 1.

Matice vyjadřující souhrn cílů dopravního vzdělávání (Engstrom et al., 2003)

<b>Obsah řidičského vzdělávání</b>  <b>Hierarchická úroveň chování</b> →	<b>Znalosti a dovednosti, které musí řidič zvládnout</b>	<b>Faktory zvyšující risk, kterých si musí být řidič vědom a vyhnout se jim</b>	<b>Sebehodnocení</b>
<b>Životní cíle a styl života</b>  ↓	<b>Znalosti o tom/kontrola nad tím</b> , jak obecné životní cíle/hodnoty, styl chování, skupinové normy atd. ovlivňují řízení	<b>Znalosti o/kontrola</b> risku spojeného s cíli, stylem chování, sociálním tlakem, zneužíváním návykových látek apod.	<b>Povědomí o osobních tendencích</b> , např.kontrola impulsů a motivů, životní styl, hodnoty atd.
<b>Cíle a obsah řízení (ve vztahu ke konkrétním jízdom)</b>	<b>Znalosti a dovednosti</b> ve vztahu k jízdě, plánování	<b>Znalosti a dovednosti:</b> risk spojený s cíli jízdy, sociálním tlakem, účel jízdy	<b>Povědomí o osobních dovednostech</b> plánovat, typických řidičských cílech, řidičských motivech
<b>Zvládání dopravních situací</b>	<b>Obecné znalosti a dovednosti:</b> pravidla, přizpůsobení rychlosti, signalizace apod.	<b>Znalosti a dovednosti:</b> špatná rychlost, nerespektování pravidel, malé rozestupy mezi vozidly	<b>Povědomí o osobních dovednostech</b> , stylu řízení, vnímání hazardu

<b>Ovládání vozidla</b>	<b>Obecné znalosti a dovednosti:</b> ovládání vozidla. Vlastnosti vozidla, kolize apod.	<b>Znalosti a dovednosti:</b> risk spojený s manévrováním atd.	<b>Povědomí o osobních přednostech a slabostech:</b> základní řidičské dovednosti atd.
-------------------------	---	--	--

Tab. (číslo): GDE<sup>59</sup> – matice vyjadřující souhrn cílů dopravního vzdělávání (Engstrom et al., 2003)

*Matice popisuje čtyři úrovně. Každá úroveň v hierarchii obsahuje tři různé dimenze:*

- znalosti a dovednosti
- faktory zvyšující risk, kterých si musí řidič být vědom a kterým se musí vyhnout
- sebehodnocení

*První sloupec popisuje, co by měl dobrý řidič znát. Na nejnižší úrovni se jedná např. o to, jak ovládat auto, jak řídit v dopravním provozu a jak zvládat normální dopravní okolnosti. Na vyšších úrovních dimenze zahrnují volbu vhodné rychlosti a plánování jízdy. Je nutno podotknout, že nejvyšší úroveň ve sloupci je jen zřídka zahrnuta do curricula výuky řidičů (Advanced, 2003)*

*Druhý sloupec se týká faktorů zvyšujících risk a úzce souvisí se sloupcem prvním. Zdůrazňuje však znalosti a dovednosti týkající se faktorů, které zvyšují nebo snižují riziko, např. řízení komplexních situací pod vlivem tlaku skupiny. Je důležité upozornit na to, že míra rizika je různá na různých úrovních tabulky. Čím výše se pohybujeme, tím komplexnější je faktor rizika. Faktor rizika nap. Může být propojený s životním stylem.*

---

<sup>59</sup> GDE = goals of driving education

*Sebehodnocení se vztahuje k procesu, při němž jedinec získává zpětnou vazbu týkající se jeho řidičských dovedností. Tato dimenze se nejobtížněji aplikuje do curricula výcviku řidičů. Na obou nižších úrovních v tabulce je jednodušší dát řidičům zpětnou vazbu a trénovat je k ohodnocení vlastních schopností než na úrovních vyšších.<sup>60</sup>*

---

<sup>60</sup> Nepublikovaný interní manuál CDV „Close to!“, strana 5

## Příloha 2.

### Zahraniční edukační programy (Rakousko, Německo)

#### Rakouské dopravně preventivní programy

Rakouský systém dopravní prevence v současné době zaštiťuje dokument Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002 – 2010. Zdrojem jsou webové stránky Rakouského Ministerstva dopravy, sekce bezpečnost na silnicích.

#### 1. Program

<http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/sicherheitsprogramm.html>

#### Bezpečnostní program 2002 -2010 v Rakousku<sup>61</sup>

Dopravní nehody představují velké sociální a finanční ztráty pro celou společnost. V posledních 25 letech se zvýšil počet programů v různých zemích Evropy ke zvýšení dopravní bezpečnosti, a to s úspěchem. Ty „nejlepší“ země mají polovinu usmrcených osob při dopravních nehodách v porovnání s Rakouskem. Spolkové ministerstvo pro dopravu, inovaci a technologie v Rakousku (BMVIT) prezentovalo v roce 2000 první rakouský program pro dopravní bezpečnost na základně vědeckých a mezioborových analýz Kuratoria pro dopravní bezpečnost. V popředí zájmu stála redukce počtu usmrcených a zraněných a finanční aspekty dopravních nehod. Dnes existuje již 3. vydání programu reprezentujícího změnu stavu v roce 2009 a ukazujícího výzvy ke konci roku 2010.

---

<sup>61</sup> čerpáno z

<http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/sicherheitsprogramm.html>

## 2. Program

### Program Nejlepší motocyklista a motocyklistka Rakouska “Motorradfahrer 2010”



Logo

Rechte: BMVI

Spolkové Ministerstvo pro dopravu, inovace a technologie (BMVIT), Motorradmagazin a rakouský Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC) hledají nejlepší jezdce a jezdkyň v rámci kampaně “Motocyklista 2010”<sup>62</sup>.

Při určování nejlepšího jezdce a jezdkyň nejde pouze o zajištění nejrychlejších kol na okruzích. Důraz je kladen na perfektní ovládání stroje v běžných situacích. V rámci 26 kompaktních tréninkových technik porota zjistí, kdo je nejlepším motocyklistou a motocyklistkou v Rakousku.

Každý řidič bude hodnocen experty ÖAMTC. 25 nejlepších kandidátů se sejde ještě 7. srpna 2010 ve velkém finále v technickém centru Teesdorf. Celkový vítěz a vítězka vyhraji novou Kawasaki Z1000.

Z účastníků jsou vyloučeni majitelé závodních licencí. Startovat se může pouze od 18 let, s příslušným řidičským průkazem a na vlastním motocyklu. Startovné činí 45 EUR. Startuje se ve 25 termínech, v 9 místech Německa od 3. 5. 2010 do 4. 6. 2010.

Cílovou skupinou jsou tedy všichni motocyklisté nad 18 let s vlastním motocyklem.

Cílem je motivovat motocyklisty k lepšímu ovládání motocyklu v běžných situacích. Pozornost je odvrácena od rychlé jízdy a přikloněna k dovednostně těžšímu ovládání stroje v běžných situacích.

Dokážu si představit, že taková kampaň by mohla probíhat i v České republice. Více motocyklistů by si mohlo uvědomit, že motocykl není pouze

---

<sup>62</sup> Čerpáno z <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/motorradfahrer2010.html>

o rychlosti, ale hlavně o jeho technickém zvládnutí i malých rychlostech. Tím lze předejít mnoha dopravním kolizím. Mé doporučení pro český preventivní systém – vyhlásit obdobnou soutěž u nás a obohatit jí o výcviky s lektory. Existují tu sice motoškoly, kde vás provedou po závodním okruhu nebo dokonce nahrají váš styl jízdy a následně rozeberou. Potřebovali bychom něco, co bude součástí udělování řidičských průkazů. Ideální by bylo několik centrálních cvičišť, kde by si uchazeči o řidičská oprávnění na motocykl povinně nacvičovali techniku bezpečné jízdy. V běžných dopravních podmínkách to není možné. Povinné absolvování bezpečného ovládání motocyklu a technika jízdy by přispělo ke snížení počtu dopravních nehod zaviněných převážně v obcích. Uvědomuji si, že opatření je nákladné, ale jsem přesvědčena, že by stálo za to.

### 3. program

Kampaň“ Alkohol za volantem zabíjí: mohli byste s tím žít?“(Kampagne "Alkohol am Steuer tötet: Könnten Sie damit leben?" )



Plakat zur Kampagne

Rechte: BMVIT

Kampaň "Alkohol am Steuer: Könnten Sie damit leben?" začala 6. 11. 2009 a běží ve spotech v kinech, televizi, rádiu a rakouských médiích. Současně jsou zvláště důležitá nová média jako sociální sítě Facebook, Twitter a Youtube<sup>63</sup>.

---

63 Čerpáno z [http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/kampagne\\_alkohol/index.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/kampagne_alkohol/index.html)

Partneři kampaně jsou jednotní v základní myšlence, že aktuální kampaně jsou důležitým kamenem do mozaiky v obrazu prevence. Společně s dalšími opatřeními jako jsou například tvrdé tresty, posílení kontrol alkoholu, doškolování a dopravní koučování dotváří obraz dopravní prevence.

Cíle kampaně:

Ukázat řidičům následky po požití alkoholu, následném řízení a dopravní nehodě. Cílem je, aby si řidiči uvědomili nebezpečí alkoholu za volantem.

Forma: TV spoty:

Drastické spoty trvající 40s ukazují následky dopravních nehod způsobené alkoholem za volantem. Hlavní myšlenkou je, že není ohrožena pouze osoba, která požila alkohol, ale i okolí.



## Německý dopravně preventivní program

### 1. program

#### Bezpečnostní program od roku 2001 v Německu

„Verkehrssicherheitsprogramm“ je dlouhotrvající bezpečnostní program trvající od roku 2001, zřízený Spolkovým ministerstvem pro dopravu, výstavbu a vývoj měst (BMVBS)<sup>64</sup>. Program má za cíl chránit lidské životy skrz preventivní vyvarování se nehodám, mírnit následky dopravních nehod a jako důsledek snižovat národohospodářské škody.

Rámcově jde o následující priority:

- zlepšení dopravního klimatu
- ochrana slabších účastníků silničního provozu
- snižování rizika nehod u mladých řidičů
- zvyšování bezpečnosti na silnicích (mimo obec)

### 2. program

#### „Runter vom Gas“<sup>65</sup>

Ve volném překladu bychom mohli říci „Uber plyn“.

Těžiště kampaně:

Hlavní příčinou dopravních nehod v Německu je nepřiměřená rychlost, 1/3 všech těžkých případů jde na její konto. S kampaní „Runter vom Gas“ volá Ministerstvo dopravy SRN a Dopravní rada pro bezpečnost po odpovědné jízdě řičů automobilů i motocyklů.

---

64 Čerpáno z <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1453/Verkehrssicherheits-programm.htm>

65 Čerpáno z <http://www.runter-vom-gas.de/default.aspx>

Dopravní oběti mají tvář. To je motiv kampaně ukazující tváře obětí dopravních nehod, vraky automobilů a motocyklů. Nehodou poškozená vozidla patří lidem, kteří se nechovali správně v silničním provozu. Tváře z plakátů a spotů jsou tváře herců symbolizující oběti dopravních nehod a pozůstalé.

Kampaň je zacílena na dopravní nehody, při kterých je usmrčen účastník nehody.

Odpovědět na otázku, zda jet rychle nebo pomalu, to je oříšek pro každého řidiče. S rozhodnutím se pojí velká odpovědnost, kterou by si řidiči měli uvědomit také díky této kampani. Řidiči si musí uvědomit odpovědnost nejen za sebe, ale také za ostatní účastníky silničního provozu.

Cíl kampaně:

Cílem kampaně je zvýšit povědomí o dramatických následcích nepřiměřené rychlosti.

Každý účastník silničního provozu se musí podílet prostřednictvím svého chování na zlepšení bezpečnosti provozu na silnicích Německa. Motto kampaně "Über plyn!" ukazuje na následující řešení. Proti hlavní příčině nehod na německých silnicích se musí bojovat upravením rychlosti odpovídající každé dopravní situaci. Kampaň apeluje na chování každého jedince.

Forma kampaně:

TV spoty, rádio spoty, plakáty u silnic + prevence na webových stránkách

### 3. program

#### „NA TOLL“

„NA TOLL!“ můžeme volně přeložit jako „NO SKVĚLÝ!“. „NA TOLL“ je německý program pro mladé lidi, který je chce povzbudit k omezení konzumace alkoholu<sup>66</sup>. Kampaň startovala v roce 2007. Důležitou součástí

---

<sup>66</sup> Čerpáno z <http://www.bist-du-staerker-als-alkohol.de/>

kampaně jsou peer mentoři “Peers”, kteří jsou stejně staří jako cílová skupina mladých lidí. “Peers” jsou speciálně vyškoleni na to, aby si mohli povídat s mladými lidmi na téma alkohol. V roce 2009 se “Peers” skládaly z 19členné skupiny. Obvyklá místa, kde je můžete potkat jsou na ulicích nebo na koncertech. Nejdůležitější oblastí pro působení “Peers” je alkohol vs. řízení. Cílová skupina mladých lidí dostane informace o alkoholu, jeho působení na tělo a mýty o alkoholu. Práce “Peers” letos začíná v květnu 2010 a končí v říjnu 2010.

### Srovnání

Typově mohu srovnat rakouskou kampaň "Alkohol am Steuer tötet: Könnten Sie damit leben?", německou kampaň „Runter vom Gas“ a českou kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“.

V Rakousku se zaměřili na alkohol za volantem, v Německu na rychlost a v České republice je témat v kampani „Nemyslíš, zaplatíš!“ více. Kampaň „Nemyslíš, zaplatíš!“ se zabývá tématy vycházejícími ze 3 nejčastějších příčin dopravních nehod v České republice. Jsou to alkohol a drogy, stres a agresivita, zádržné systémy (resp. jejich neužívání). Dalšími tématy jsou mladí řidiči, motocyklisté, rychlost a děti. Cílová skupina v kampani Nemyslíš, zaplatíš! je daná, jsou to mladí řidiči do 25 let, tedy nejrizikovější skupina řidičů. V německé a rakouské kampani je kampaň určena průřezově všem řidičům, kteří v Rakousku požívají alkohol před jízdou a v Německu pro ty, kteří řídí rychle. Kampaň Nemyslíš, zaplatíš! je rozhodně komplexnější. Postihuje více dopravních problémů, každý z nich má svůj spot. Tím se také stává efektivní dopravní kampaní. Kampaň Nemyslíš, zaplatíš! je detailněji popsána v kapitole 8.5 Současné státní dopravně preventivní programy a projekty v České republice.

Příloha 3.

Soubor 27 otázek z dotazníku + získaná data

Otázka 1		
Pohlaví	muž	<b>787</b>
	žena	<b>233</b>

Otázka 2		
Věková kategorie	do 18 let	<b>16</b>
zaškrtnout 1 odpověď	18 - 20 let	<b>73</b>
	21 - 24 let	<b>169</b>
	25 - 34 let	<b>380</b>
	35 - 44 let	<b>185</b>
	45 - 54 let	<b>108</b>
	55 - 64 let	<b>68</b>
	nad 64 let	<b>19</b>

Otázka 3		
Dokončené vzdělání	základní	<b>51</b>
zaškrtnout 1 odpověď	vyučen(a)	<b>145</b>
	maturita	<b>452</b>
	vysoká škola	<b>304</b>

Otázka 4		
Povolání (z oblasti)	asistent(ka)	16
zaškrtnout 1 odpověď	ekonomika	28
	obchodník	32
	podnikatel	50
	řemeslník	61
	řidič z povolání	29
	služby	33
	státní správa	120
	student	151
	technik	141
	věda	7
	vzdělávání	29
	zdravotnictví	17
	jiné	131

Otázka 5		
Kraj	Hlavní město Praha	371
zaškrtnout 1 odpověď	Středočeský	112
	Jihočeský	48
	Plzeňský	30
	Karlovarský	6
	Ústecký	48
	Liberecký	17
	Královéhradecký	43
	Pardubický	38
	Vysočina	39
	Jihomoravský	87
	Olomoucký	30
	Moravskoslezský	72
	Zlínský	23

Otázka 6		
Počet let aktivního řízení automobilu	0	<b>71</b>
zaškrtnout 1 odpověď	1	<b>48</b>
	2	<b>92</b>
	5	<b>188</b>
	10	<b>276</b>
	20	<b>93</b>
	více než 20	<b>224</b>

Otázka 7		
Nejčastěji jezdím s typem automobilu	nemám automobil	<b>98</b>
zaškrtnout 1 odpověď	sportovní	<b>22</b>
	SUV, terénní	<b>28</b>
	sedan, hatchback	<b>379</b>
	combi ("rodinné vozy")	<b>305</b>
	nákladní, užitkový	<b>29</b>

Otázka 8		
Počet let aktivního řízení motocyklu	0	<b>446</b>
zaškrtnout 1 odpověď	1	<b>48</b>
	2	<b>97</b>
	5	<b>160</b>
	10	<b>141</b>
	20	<b>33</b>
	více než 20	<b>65</b>

Otázka 9		
Nejčastěji jezdím s typem motocyklu	nemám motocykl	<b>524</b>
zaškrtnout 1 odpověď	moped	<b>31</b>
	do 11 kW	<b>48</b>
	do 25 kW	<b>83</b>
	nad 25 kW	<b>293</b>

Otázka 10		
Počet najetých km/rok v automobilu v roli řidiče  zaškrtnout 1 odpověď	nemám řidičský průkaz	<b>37</b>
	aktivně neřídím	<b>55</b>
	do 10.000 km/rok	<b>366</b>
	nad 10.000 km/rok	<b>538</b>

Otázka 11		
Počet najetých km/rok na motocyklu v roli řidiče  zaškrtnout 1 odpověď	nemám řidičský průkaz	<b>250</b>
	aktivně neřídím	<b>284</b>
	do 2.000 km/rok	<b>114</b>
	do 5.000 km/rok	<b>119</b>
	nad 5.000 km/rok	<b>223</b>

Otázka 12		
Počet nehod z vlastního zavinění  zaškrtnout 1 odpověď	0	<b>637</b>
	1	<b>255</b>
	2	<b>78</b>
	3 a více	<b>28</b>

Otázka 13		
Počet nehod z nevlastního zavinění  zaškrtnout 1 odpověď	0	<b>574</b>
	1	<b>227</b>
	2	<b>124</b>
	3 a více	<b>69</b>

Otázka 14		
Zaškrtněte následující preventivní programy/projekty, které znáte (viděli / slyšeli jste o nich)  možnost více odpovědí	Nemyslíš, zaplatíš!	<b>964</b>
	The Action	<b>22</b>
	Bezpečná obec	<b>110</b>
	Domluvme-se!	<b>76</b>
	Close to	<b>3</b>
	BESIP team	<b>627</b>
	Ukázky na auto výstavách	<b>193</b>
	Ukázky na moto výstavách	<b>153</b>
	Dopravní výchova ve škole	<b>324</b>
	Školy smyku, motoškoly	<b>520</b>
	jiné	<b>38</b>

Otázka 15		
Který z uvedených preventivních programů má podle Vás největší přínos pro bezpečnost na silnicích?  zaškrtnout 1 odpověď	Nemyslíš, zaplatíš!	<b>469</b>
	The Action	<b>8</b>
	Bezpečná obec	<b>31</b>
	Domluvme-se!	<b>24</b>
	Close to	<b>4</b>
	BESIP team	<b>206</b>
	Ukázky na auto výstavách	<b>57</b>
	Ukázky na moto výstavách	<b>54</b>
	Dopravní výchova ve škole	<b>201</b>
	Školy smyku, motoškoly	<b>342</b>
	jiné	<b>32</b>
	žádný	<b>79</b>



Otázka 16					
	V čem vidíte přínos? (pouze u toho, co znáte)				
Dopravně preventivní program	informovanost (např. co dělat při dopravní nehodě, reálné dopady nehody, technické otázky)	zlepšení chování řidičů (např. méně agresivní, spolupracující)	snížení počtu dopravních nehod	snížení počtu usmrcených osob při dopravních nehodách	jiné
Nemyslíš, zaplatíš!	<b>444</b>	<b>482</b>	<b>263</b>	<b>304</b>	<b>26</b>
The Action	<b>43</b>	<b>36</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>15</b>
Bezpečná obec	<b>51</b>	<b>92</b>	<b>63</b>	<b>41</b>	<b>9</b>
Domluvme-se!	<b>45</b>	<b>54</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>17</b>
Close to	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>14</b>	<b>13</b>
BESIP team	<b>442</b>	<b>250</b>	<b>191</b>	<b>121</b>	<b>5</b>
Ukázky na auto výstavách	<b>167</b>	<b>67</b>	<b>51</b>	<b>41</b>	<b>9</b>
Ukázky na moto výstavách	<b>159</b>	<b>72</b>	<b>44</b>	<b>42</b>	<b>8</b>
Dopravní výchova ve škole	<b>355</b>	<b>170</b>	<b>148</b>	<b>109</b>	<b>21</b>
Školy smyku, motoškoly	<b>239</b>	<b>249</b>	<b>368</b>	<b>197</b>	<b>51</b>
jiné	<b>47</b>	<b>31</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>19</b>

Otázka 17				
Pozoroval(a) jste na sobě, že Vás preventivní programy ovlivnili?	možnost více odpovědí			
Nemyslíš, zaplatíš!	ano	<b>600</b>	ne	<b>365</b>
The Action	ano	<b>23</b>	ne	<b>240</b>
Bezpečná obec	ano	<b>97</b>	ne	<b>220</b>
Domluvme-se!	ano	<b>47</b>	ne	<b>242</b>
Close to	ano	<b>15</b>	ne	<b>230</b>
BESIP team	ano	<b>373</b>	ne	<b>239</b>
Ukázky na auto výstavách	ano	<b>116</b>	ne	<b>222</b>
Ukázky na moto výstavách	ano	<b>101</b>	ne	<b>224</b>
Dopravní výchova ve škole	ano	<b>205</b>	ne	<b>196</b>
Školy smyku, motoškoly	ano	<b>272</b>	ne	<b>188</b>
jiné	ano	<b>44</b>	ne	<b>185</b>

Otázka 18		
Pokud ano, tak v čem? (bez ohledu na program/projekt)	Zpomaluji na předepsanou rychlost.	<b>393</b>
možnost více odpovědí	Používám bezpečnostní pásy.	<b>509</b>
	Řídím bez alkoholu a jiných psychotropních látek.	<b>463</b>
	Snažím se jezdit méně agresivněji.	<b>415</b>
	Uvědomuji si dopady dopravních nehod (smrt, úrazy)	<b>689</b>
	jiné	<b>45</b>

Otázka 19		
Cítíte se při jízdě bezpečně?	ano	<b>585</b>
zaškrtnout 1 odpověď	ne	<b>398</b>

Otázka 20		
Pokud pro Vás cesta není bezpečná, uveďte proč	bojím se ostatních řidičů	<b>600</b>
možnost více odpovědí	bojím se chodců	<b>183</b>
	hustý provoz	<b>188</b>
	nedůvěřuji svému vozu	<b>17</b>
	nejsem si jistý/jistá v řízení	<b>56</b>
	projíždím nepřehlednými úseky (zatačky, neřízené křižovatky)	<b>151</b>
	jiné	<b>65</b>

Otázka 21		
V jakém horizontu si myslíte, že Vás programy ovlivňují?	Těsně po shlédnutí plakátu, billboardu, spotu, absolvování výcviku	<b>159</b>
zaškrtnout 1 odpověď	Celý den	<b>40</b>
	Týden	<b>25</b>
	Měsíc	<b>18</b>
	Dlouhodobě	<b>567</b>
	Vůbec ne	<b>140</b>

Otázka 22		
Byl(a) jste po dobu platnosti bodového systému potrestán(a) přidělením trestných bodů?	ano	<b>204</b>
	ne	<b>697</b>
	nevím	<b>89</b>

Otázka 23		
Bodový systém pro řidiče považuji za: možnost více odpovědí	hloupost	<b>63</b>
	nedomyšlený	<b>422</b>
	příliš přísný	<b>92</b>
	zbytečný	<b>74</b>
	správný, ale v této podobě nešťastný	<b>460</b>
	jediné řešení pro bezpečnost všech účastníků silničního provozu	<b>52</b>
	objektivní	<b>44</b>
	potřebný	<b>315</b>
	přínosný	<b>207</b>

Otázka 24		
Co Vám při řízení vadí? možnost více odpovědí	agresivní řidiči	<b>787</b>
	nemotorní řidiči	<b>552</b>
	neukáznění chodci	<b>627</b>
	bezohlednost ostatních řidičů	<b>818</b>
	porušování pravidel silničního provozu	<b>444</b>
	jízda v koloně	<b>173</b>
	zácpa na silnici	<b>260</b>
	čekání na přejezdu	<b>31</b>
	bouřka	<b>78</b>
	děšť	<b>105</b>
	mlhy	<b>229</b>
	mráz	<b>158</b>
	sněžení	<b>170</b>
	vedra	<b>43</b>
	tma	<b>139</b>

Otázka 25		
Byl(a) jste osobně v posledních 10 letech účastníkem dopravní nehody? možnost více odpovědí	ne	<b>483</b>
	ano, se závažnými důsledky (smrt, těžké zranění)	<b>48</b>
	ano, s výskytem lehkých zranění	<b>100</b>
	ano, s hmotnou škodou	<b>444</b>

Otázka 26		
Pokud jste na předchozí otázku odpovídal (a) ano, vedla Vás Vaše zkušenost s dopravní nehodou k větší opatrnosti?	ano	<b>438</b>
	ne	<b>129</b>

Otázka 27		
Jaká opatření vidíte jako nepřínosnější pro zvýšení bezpečnosti v dopravě?  možnost více odpovědí	bodový systém a z toho vyplývající postihy	<b>326</b>
	lepší dopravní značení	<b>389</b>
	postihování agrese a bezohlednosti	<b>731</b>
	preventivní projekty a programy	<b>408</b>
	více kontrol policie	<b>467</b>
	zprísňení trestů za nedodržování pravidel	<b>425</b>
	jiné	<b>120</b>

Příloha 4.

Záznamový arch k pozorování a řízenému rozhovoru

Muž ☐ Žena ☐ Věk  Auto ☐ Moto ☐

**Chování při řízení**

Zaškrtněte, prosím, odpovídající projevy odehrávající se během jízdy. Napište konkrétní.

- ☐ Verbálně agresivní (nadává):
- ☐ Neverbálně agresivní (nevhodné posunky apod.):
- ☐ Fyzicky agresivní (např. mlátí do volantu):
- ☐ Ofenzivní způsob jízdy (nespolupracuje s ostatními řidiči, je bezohledný, agresivní):
- ☐ Defenzivní způsob jízdy (řídí dobře, bez chyb, nespolutpracuje s ostatními řidiči):
- ☐ Kooperativní způsob jízdy (spolupracuje s ostatními řidiči, využívá „zip“ apod.)

**Otázky** (Otázka 1 a 2 pro žáka autoškoly, otázka 3 pro lektora)

	1	2	3
	Znáš nějaký preventivní program? (označ křížkem)	Vnímáš, že tě preventivní programy ovlivňují? Pokud ano, tak jak (např. používám bezpečnostní pásy, uvědomuji si dopady dopravních nehod)	Vnímáte jako lektor, že jsou řidiči (studenti ve Vaší autoškole) ovlivňováni dopravně preventivními programy? Pokud ano, tak jakými a jak?
Autoškola			
Nemyslíš, zaplatíš!			
The Action			
Bezpečná obec			
Domluvme-se!			
Close to			
BESIP team			

Ukázky na auto výstavách			
Ukázky na moto výstavách			
Dopravní výchova ve škole			
Školy smyku, motoškoly			
jiné			

Souhlasím s tím, aby moje diplomová práce byla půjčována ke studijním účelům.  
Žádám, aby citace byly uváděny způsobem užívaným ve vědeckých pracích a aby se  
vypůjčovatelé řádně zapsali do přiloženého seznamu.

V Praze dne: 30. 6. 2010

Podpis

Pořadové číslo	Jméno čtenáře	č. ISIC karty	Bydliště	Datum